15 Année ✦ N° 738

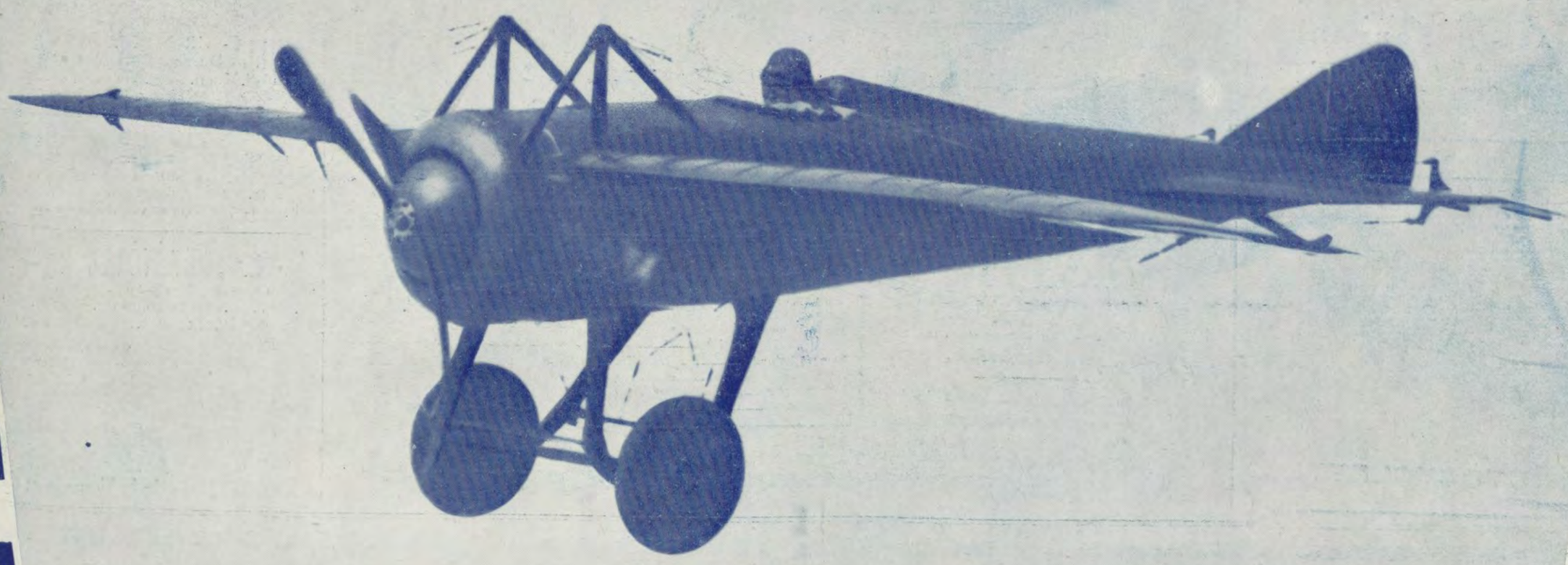
Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

9 Novembre 1912

VIE AU GRAND AIR

Supplément de 8 pages sur le SALON DE L'AVIATION

Supplément de 8 pages sur le SALON DE L'AVIATION



LES DEUX COUPES GORDON-BENNETT EN FRANCE

Le monocoque Deperdussin s'est attribué cette année tous les records de vitesse ; il a pris a deuxième place du Concours Militaire d'Angleterre, enfin, il a fait rentrer en France la Coupe Gordon Bennett. En haut, M. Deperdussin, à gauche, l'ingénieur Béchereau, à droite. En bas Védrines à gauche et Prévost à droite, les habiles pilotes du monocoque Deperdussin

PIERRE LAFITTE & C^IE

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT **BRISE DE MAI** ED. PINAUD

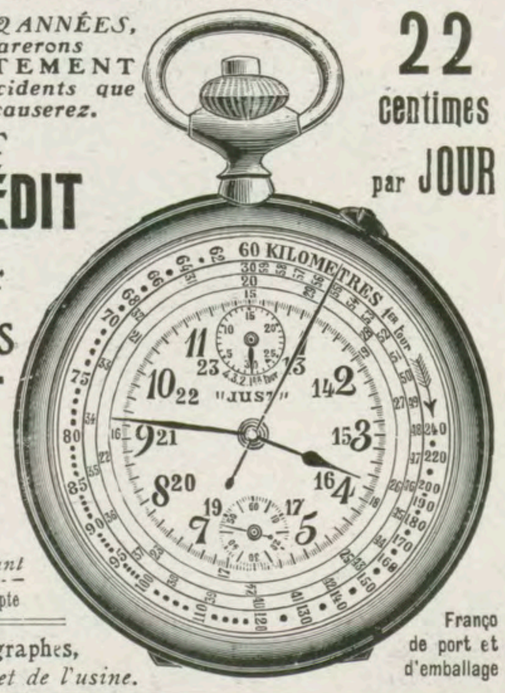
ESSAYEZ DE SUITE
LE SAVON DENTIFRICE LIQUIDE
DENTARIA
qui blanchit les dents, leur donne une netteté et un brillant incomparables, assure leur conservation.
HYGIÉNIQUE D'UN GOÛT PARFAIT
UN FLACON DE DENTARIA DE 1 Fr. 75
DURE 2 MOIS — FRANCO 2 Fr. 00
GROS PARFUMERIE Ste LA VIOLETTE
68 Avenue de la République - PARIS
Le DENTARIA se trouve chez tous les Parfumeurs et Grands Magasins
EAU GEORGIENNE, RAFFERMIT LA POITRINE

AVIATION FRANÇAISE
32, Rue Lévis, PARIS (XVIIe)
FORMANT RAPIDEMENT DES PILOTES BREVET DE L'AÉRO-CLUB GARANTI A FORFAIT
SUR TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES
Doutre, Farman, Morane-Saulnier, Nieuport, Blériot, Ladougne, etc.
BIPLAN - MONOPLAN
Organisation d'Exhibitions
École théorique et pratique sur les aérodromes par les chefs pilotes, 50 francs par mois. Des bourses sont accordées aux meilleurs élèves.

CYCLES
La Française-Diamant
MOTOCYCLETTES

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Succursale à Berck-Plage

SPORTS D'HIVER A CHAMONIX
La location des chambres au **Savoy-Palace-Hôtel** est dès maintenant ouverte dans les bureaux de
THOS COOK & FILS 1, pl. de l'Opéra PARIS,
ou dans leurs Succursales. Ils fourniront gratuitement leur programme spécial et tous les renseignements concernant prix, facilités pour longs séjours, etc. etc.

Les Américains gens pratiques
remplacent leur montre par un
CHRONOGRAPHE JUST
qui rend cent fois plus de services
Garantie 10 Ans *pendant CINQ ANNÉES, nous réparerons GRATUITEMENT tous les accidents que vous lui causerez.*
A TOUS ET PARTOUT
12 à 15 MOIS de CRÉDIT
par paiements de **6 fr. 70** par MOIS
22 centimes par JOUR


8 JOURS A L'ESSAI
FOURNITURE IMMÉDIATE
Pas plus cher qu'une montre !!!

Prix	Acier oxydé	Argent fin	Or	*Au comptant*
	80 fr.	95 fr.	345 fr.	10 0/0 d'escompte

Franco de port et d'emballage
Savants, Médecins, Ingénieurs, Mécaniciens, Photographes, *c'est le plus précieux auxiliaire du laboratoire et de l'usine.*
DESCRIPTION TECHNIQUE. — Mouvement à échappement à ancre ligne droite, balancier compensé. métal Invar, spiral Bréguet, 15 rubis fins, antimagnétique. Réglé aux positions et aux températures. Calibrage et interchangeabilité absolus. Fonctions de chronométrage indéréglables et instantanées.
Recopier le bulletin ci-contre et l'envoyer sous enveloppe à l'adresse de
J. AURICOSTE, I. O.
Horloger de la Marine de l'Etat et de l'Observatoire du Bureau des Longitudes
10, Rue La Boëtie, Paris
Envoi gratuit sur demande de la brochure illustrée, amusante et instructive

BULLETIN DE SOUSCRIPTION
Je soussigné déclare acheter à M. J. **Auricoste**, un chronographe " JUST ", tel qu'il est décrit dans l'annonce ci-dessus, au prix de :
80 fr., en acier oxydé, payable en 12 mois par versements de 6 fr. 70
95 fr., en argent fin, » 12 » » 7 fr. 90
345 fr., en or, » 15 » » 23 fr.
Fait à ..... *le* *191*
Nom et Prénoms ..... Signature
Profession ou Qualité .....
Demeurant à ..... rue .....
Département ..... depuis le .....
LE PLUS HAUT PROGRÈS DE LA CHRONOMÉTRIE MODERNE

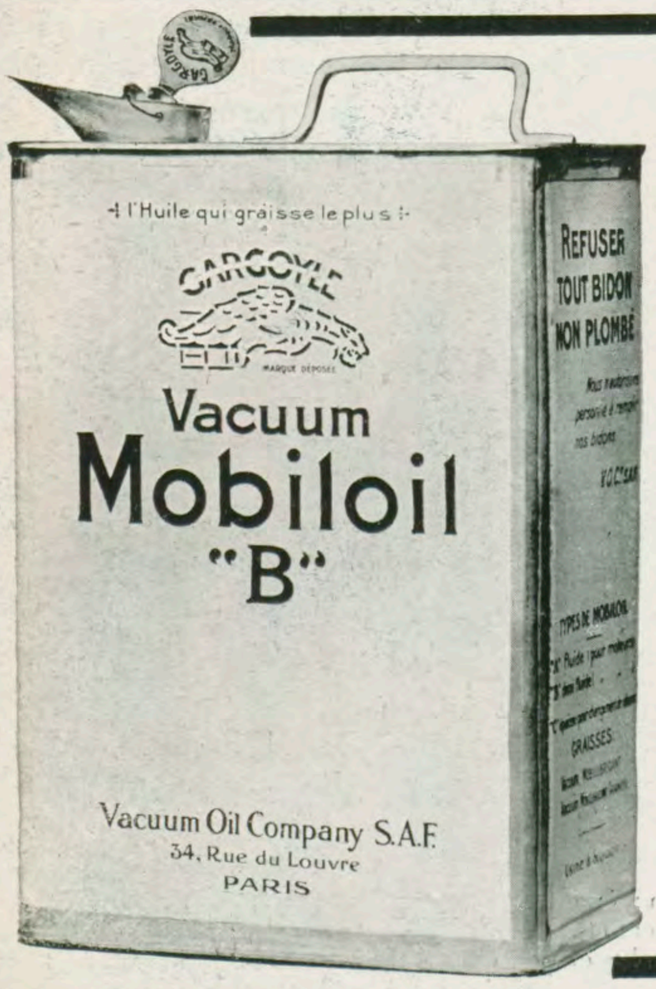
POUDRE GERMANDRÉE
Secret de beauté

Pour embellir et soigner la peau adhérence absolue et discrète Parfum idéal
MIGNOT-BOUCHER Parfumeur 19, rue Vivienne

MASSAGE MANUCURE-PEDICURE 8, r. de Port-Mahon (pr. pl. G.)

Officiers Ministériels
NEUILLY-SUR-SEINE. Terrain à bâtir, rues P. Dumas, Ecole de Mars et Bellan, 863 m. 98. M. à p. : 350.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. 19 nov. S'ad. Me THION de la CHAUME, 8, bd Sé.
Ville de Boulogne (Seine).
TERRAIN d'angle, avenue de la Reine, Sente Belle-Feuille, de 135 m. 93 M. 8.500 fr. A adj. s. 1 ench. en la mairie, le 27 nove. 1 h., par Me LOYSEAU, not., bd de Strasbourg.
1° Maison à Paris, **R. DU SÉNÉGAL** 4, et de Palikao, 4 6.977 fr. M. à p. : 40. 2° 2 maisons à Houilles (S.-et-O.) r. Villa Joly, 17 M. à p. : 13.000 et 16.000 fr. A adj. Ch. not. Pa nov., Me PLOIX, not., 25, bd Beaumarchais.

LIRE FEMINA
La revue idéale de la Femme et de la Jeune



MOBILOIL et la Saison 1912

MONACO	*Canots automobiles*	Tous les GAGNANTS.
DIEPPE	*Grand Prix de l'A. C. F.*	Boillot sur Peugeot, Schneider, Côte, Mathis, etc.
LE MANS	*Grand Prix de France*	Th. Schneider, Côte, Spa, etc.
—	*Critérium de Motocyclettes*	1er Devay et Stebel.
FONTAINEBLEAU	*Grand Prix de Motocyclettes.*	1er Godfrey, 2e Devay, 3e Franklin.
MEETING St-MALO.	*Hydroaéroplanes*	1er Labouret sur Astra-Renault.
GAILLON	*Course de côte*	Motocyclettes..... Devay, Martinez, Grapperon. Voitures Touristes. S.C.A.P., Hispano, Barré, Côte. Voitures de Course. Crespelle, Grégoire, etc.

Tous employaient MOBILOIL B. B.
de la VACUUM OIL COMPANY, 34, rue du Louvre, PARIS

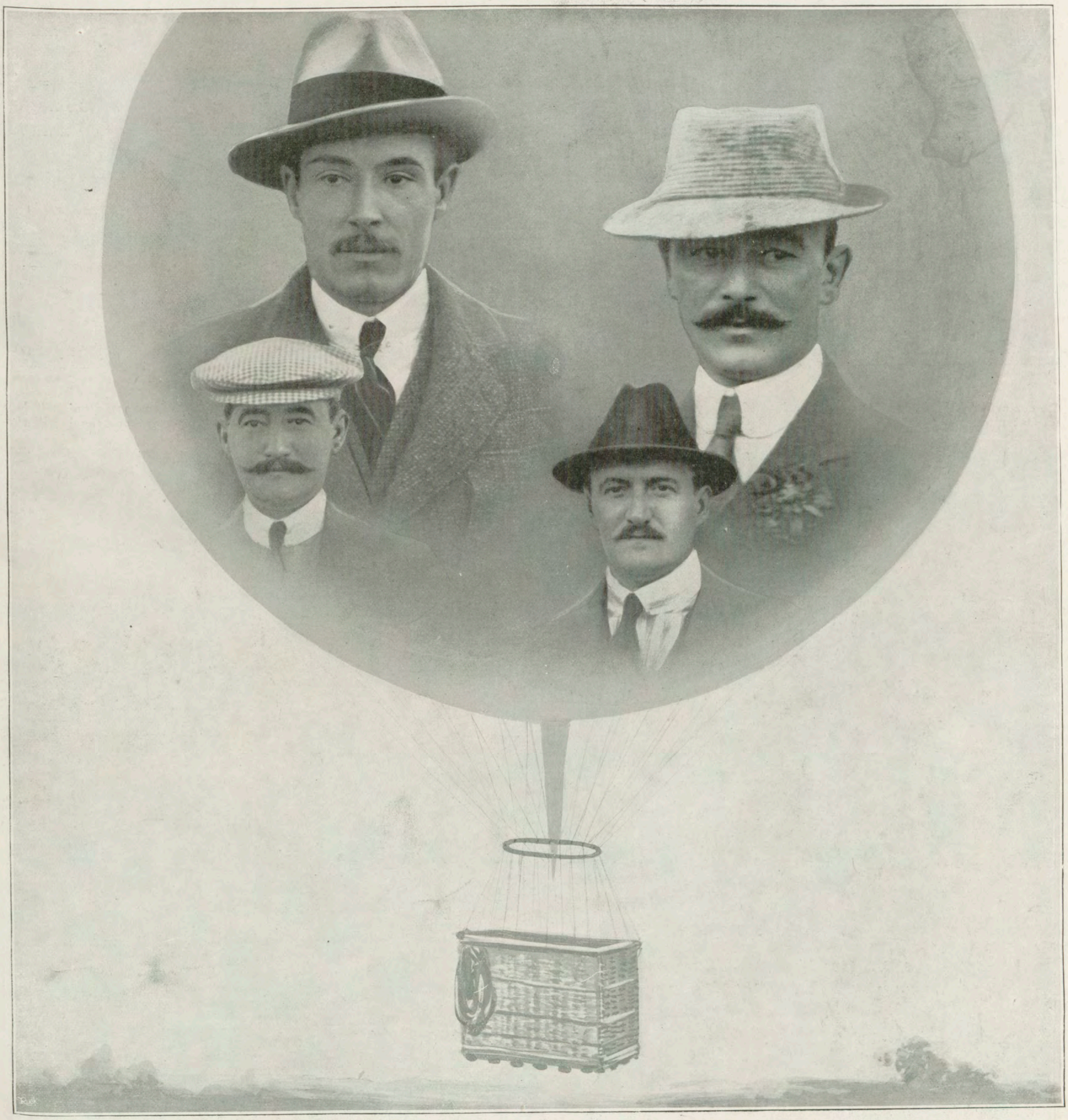
La Vie au Grand Air

N° 738 — 9 Novembre 1912

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



LA FRANCE GAGNE LA COUPE GORDON-BENNETT

La France vient de remporter la Coupe Gordon-Bennett des sphériques pour la première fois. Le vainqueur, Maurice Bienaimé, et le second, Alfred Leblanc, ont battu tous deux le record du monde de distance. Celui-ci couvrait 2.100 kilomètres, celui-là 2.200 (ancien record Emile Dubonnet : 1.933 kil.). En haut, à gauche, Maurice Bienaimé; au-dessous, son second, M. Rumpelmayer; à droite, en haut, Alfred Leblanc; au-dessous, son second, M. Welby Jourdan.

L'AVIATION AU MAROC

LE TRANSPORT D'UN MONOPLAN

Le commandant Félix, qui est maintenant le chef de l'aviation militaire au Maroc, rejoint son poste et commence à réorganiser notre cinquième arme, qui était dans un état pitoyable après les divers incidents dont le lecteur se souvient. Ce cliché montre le passage de l'Oued Ikem par une voiture transportant un monoplan Blériot.

LE MATÉRIEL D'AVIATION

Cette photographie, prise à Rabat, montre les difficultés rencontrées par les sapeurs lorsqu'ils transportent le matériel d'aviation. Fort heureusement, leur ingéniosité remédie aux inconvénients que présente le passage dans les villes. D'ici peu, tous les centres Marocains seront absolument prêts.

Ce numéro contient un supplément de huit pages sur LE SALON DE L'AVIATION.

SOMMAIRE

Les deux coupes Gordon-Bennett rentrent en France . . . . . Couverture
La France gagne la Coupe Gordon Bennett 851
L'aviation au Maroc 852
Ceci tuera cela 853
La Coupe Gordon-Bennett, par FRANÇOIS PEYREY. . . 853
Le Salon de l'aviation, par GEORGES PRADE 854
Les moteurs aériens, par H. MIRGUET 854
Les Provinciaux à Paris 855
La Province à Paris, par GÉO LEFÈVRE 856
Nos joueurs en 1912, par MAX DECUGIS 856
La Coupe Gordon-Bennett 857
Carte des atterrissages de la Coupe Gordon-Bennett 858-859
Les à-côté de la Coupe Gordon-Bennett 860
Le Carnet du Sportsman 861
Le Petit Dictionnaire Sportif 862
Le bloc-notes de la semaine 863
Un bon étalon, par RENÉ RIONDET 864
L'Hippisme en Australie 864
Les courses à Auteuil 865
Le Golf à la Boulie 866
La réunion du Gondrand 866
Le Salon de l'Aviation 867
L'hydro-aéroplane « La Marseillaise » 868
Le canard Besson 868
Le monoplan Hanriot 869
Le Stand Breguet-REP 870
Le moteur Gnôme 871
Le Stand d'Artois 871
Le Stand Verdet 871
Le moteur Esselbé 872
Le Stand Zodiac 872
Le Stand Hervieu 872
Le Président chez Michelin 873

NOUVELLES PRIMES A NOS ABONNÉS

Nous sommes heureux d'offrir, cette année, à nos abonnés, de nouvelles primes intéressantes et variées, parmi lesquelles nous citerons :

1° Un coffret des meilleurs bonbons du Pierrot Gourmand.

2° Un très beau collier de simili-perles.

3° Un coffret de parfumerie (produits « Floréïne »).

4° Une bouteille et un demi-litre de liqueur « La Françoise » (octroi à la charge du destinataire).

5° Un flacon de parfum de la Maison Mignot-Boucher.

6° Un coffret de parfumerie (produits « La Violette »).

Rappelons que chaque abonné a droit à *deux* primes d'une valeur de 12 francs chacune. Son abonnement est donc ainsi *entièrement remboursé*. (Joindre, pour frais divers, 1 fr. 50 pour la France, et 4 francs pour l'étranger, pour chaque prime.)

PROPOS D'UN SPORTSMAN

CECI TUERA CELA ?

En lisant, l'autre matin, dans leur journal, que 19 ballons étaient partis de Stuttgard un beau dimanche, que tous ces ballons avaient parcouru des distances variant de 400 à 950 kilomètres, que deux d'entre eux, montés l'un par le Français Maurice Bienaimé, l'autre par Alfred Leblanc, avaient atterri le surlendemain aux environs de Moscou, après un voyage de 46 heures, pendant lequel ils avaient accompli celui-là 2.200 kilomètres et celui-ci 2.100 kilomètres, en lisant ces choses stupéfiantes qui sont le compte rendu de la Coupe Gordon-Bennett 1912, bien des gens se seront frottés les yeux: Eh quoi! auront-ils songé, il y a donc encore des ballons et des ballonistes? Pourtant les prophètes nous avaient dit que ceci, le plus lourd que l'air, l'aéroplane, maître du vent, — tuerait cela — le plus léger que l'air, le ballon, jouet du vent.

Oui, ils vous l'avaient dit; soyez même sûrs, que la leçon de dimanche ne les aura point instruits, qu'après comme avant, ils continueront de lancer superbement dans le vide les mêmes prophéties, de nous annoncer que demain, sinon aujourd'hui, l'aéro chassera du ciel le ballon, définitivement.

Mais prenez garde qu'ils ont rendu déjà et rendent tous les jours nombre d'arrêts pareils, pareillement démentis par le fait, sans que leur assurance en soit atteinte. Rappelez-vous qu'ils nous disaient naguère: le moteur sera la fin du cheval, et il y a, et il y aura toujours des chevaux et des cavaliers, encore que l'automobile annule l'hippomobile. Rappelez-vous qu'ils avaient décidé de même : la vapeur supprimera la voile — et il y a encore des voiliers et des sportsmen, comme Lord Lipton — fidèles à la barque d'Ulysse, perfectionnée par eux, j'en conviens. Et, ces mêmes prophètes, écoutez-les maintenant clamer : le motocycle abolira le cycle, et considérez que si la moto pullule, le cycle ne fut jamais plus prospère.

Il faut rire de ces sentences absolues, qui ne prouvent que l'étroitesse de cervelle de ceux qui les formulent. Le ciel est grand ; il y a dans ses profondeurs azurées, et longtemps encore, il y aura de la place et de la joie pour tous les goûts et pour tout le monde, pour les dompteurs hardis de Pégase, et pour les autres, les contemplatifs heureux de s'abandonner corps et âme à la frêle bulle de gaze.

Et pourquoi non, en vérité? Si c'est une volupté d'orgueil intense de conquérir la puissance mystérieuse du vent, j'en conçois, j'en constate une autre, très profonde qui est de se livrer à elle, de se mêler à elle, de se fondre tout en elle.

AÉRONAUTIQUE

La Coupe Gordon-Bennett

Une double victoire française.

Réjouissons-nous, il semble qu'une longue, trop longue période de malechance soit enfin terminée. Il n'était que temps. N'éprouvions-nous pas un peu d'irritation, chaque année, en constatant l'ironie singulière des destins reléguant au second plan les champions du pays créateur du sport aérien sous ses diverses formes ? Réjouissons-nous. Notre stoïcisme sportif, malgré tout, notre constance ont désarmé la fantaisie décevante des génies de l'air. Voici qu'après la conquête, par Védrines, de la Coupe Gordon-Bennett des aéroplanes, la Coupe Gordon-Bennett des ballons sphériques est remportée de haute lutte par M. Maurice Bienaimé secondé par M. René Rumpelmayer.

HANS GÉRICKE
Le vainqueur de l'an dernier.

Réjouissons - nous. Franchement nous le pouvons. Les années précédentes, depuis sa création en 1906, les pilotes étrangers ne nous ravirent le trophée international que par quelques dérisoires kilomètres. Parfois même, nos aéronautes, trahis par la configuration du territoire ou les brises capricieuses, tinrent l'atmosphère un temps beaucoup plus long que le vainqueur! Mais, cette année, l'an... de grâce 1912, la victoire française est vraiment nette, vraiment triomphale — pourquoi n'emploierions-nous pas cette expression ? Car si *Picardie* de MM. Bienaimé et Rumpelmayer ne reprit terre qu'à Riazan, aux environs de Moscou, le ballon *Ile de France*, piloté par M. Alfred Leblanc qu'accompagnait M. Welby Jourdan, atterrit également près de la Ville Sainte de la Russie, à Pouga, non loin de Kalouga. Et mon vieux cœur de «ballonnier» s'émeut en songeant à la joie des deux équipes françaises lorsqu'à l'horizon, les heureux camarades virent s'enlever les flèches du Kremlin, flamber l'or des coupoles byzantines, que, pour la première fois, des aéronautes de France pouvaient contempler de leur balcon aérien !

Nous remportons donc doublement la victoire, et très nettement, comme il a été déjà dit. Car M. Honywel, des Etats-Unis d'Amérique, qui revendiquera probablement la troisième place, s'est échoué près de Smolensk, à 300 kilomètres au moins de nos triomphateurs, dont le parcours, à vol d'oiseau, atteint pour *Picardie* 2.200 kilomètres environ, soit 50 kilomètres de plus que le deuxième ballon français. Le record de la Coupe, jusqu'ici, était de 1884 kilomètres (1910).

Bien plus, *Picardie* et *Ile de France*, bien que les deux ballons aient été arrêtés par des rafales de neige, battent le record du monde de la distance déjà enlevé à M. Henry de La Vaulx, en janvier dernier, par MM. Emile Dubonnet et Pierre Dupont. Le premier record atteignait 1925 kilomètres, M. Emile Dubonnet frisa les 2.000 kilomètres, M. Maurice Bienaimé, neuf mois après, recule de 200 kilomètres ce formidable lointain ! La circonférence ayant pour rayon la ligne Stuttgard-Riazan, passe par les îles Lofoten (Norvège), puis non loin de l'Islande, au sud de Rabat (Maroc), et Angora (Asie mineure) après avoir coupé le Sahara, l'Egypte, la mer Noire et la mer d'Azov.

M. Maurice Bienaimé, nouveau recordman du monde de la distance et vainqueur de la septième compétition de la Coupe Gordon-Bennett, détient, par 9.488 mètres, le record français de l'altitude. Parmi ses plus beaux raids, il convient de rappeler sa fameuse ascension accomplie en novembre 1911, de La Motte-Breuil au golfe de Riga. Déjà accompagné de M. René Rumpelmayer, son fidèle compagnon d'atmosphère, il parcourut 1.700 kilomètres en 16 h. 30 minutes, et osa s'aventurer au-dessus de la mer Baltique absolument démontée.

A ce propos, M. Bienaimé voulut bien donner à la *Vie au Grand Air* le très intéressant récit de son voyage. Nos lecteurs n'ont pas oublié qu'il y déplorait de n'avoir point battu le record de la distance. « L'effort est à recommencer, disait-il, nous recommencerons. » Ils ont recommencé, en effet.

M. Maurice Bienaimé avait pris part en 1909 à la Coupe Gordon-Bennett. Elevé de Zurich, il atterrit à Neustadt (Silésie). Il devait ultérieurement se lier d'amitié avec M. Rumpelmayer, qui l'accompagna à Amberg (Bavière), à Linz (Autriche), etc., et le pilota lui-même jusqu'à l'île de Noirmoutiers. « L'humeur de M. Rumpelmayer, dit M. Bienaimé, ne s'altère que lorsque sonne l'heure de l'atterrissage. Et ce reproche est encore une qualité. »

M. Alfred Leblanc tentait pour la quatrième fois la grande épreuve internationale. Pour la troisième fois, il décroche la deuxième place! En 1907, en Amérique, il s'adjugea le record américain et français de la durée en tenant l'atmosphère quatre heures de plus que le gagnant, M. Oscar Erbsloh, qui ne le battit que de 9 kilomètres. En 1908, en Europe, il fut battu par l'un de ses élèves, M. E.-W. Mix, son second l'année précédente. En 1910, encore en Amérique, il dut atterrir prématurément, afin de ne pas manquer le départ de la Coupe des aéroplanes qui suivait de trop près l'épreuve aérostatique.

M. Alfred Leblanc est un aéronaute hors de pair. Il est inutile de rappeler ses performances à bord de ballons ou d'aéroplanes. Elles sont aussi belles les unes que les autres. Son second, M. Welby Jourdan, accompagnait, lors du dernier Grand Prix de l'Aéro-Club de France, M. Léon Barthou dont le raid victorieux, de Saint-Cloud à l'extrémité de la presqu'île armoricaine, fut remarquable en tous points.

La troisième place, je l'ai déjà dit, semble revenir à M. Honywel (Américain), descendu près de Smolensk. Il est plus difficile de classer, même provisoirement, les seize autres concurrents. Nous ne retomberons pas dans les erreurs commises par la presse quotidienne qui confondit notamment Cronstadt, ville russe, avec Kronstadt — que l'on nomme également Brasso — en Hongrie, ou descendirent M. Jean de Francia (Anglais) et son aide, M. Louis Pierron. Leur regret dut être profond de n'avoir pu franchir, afin d'atterrir sur le territoire roumain, les Alpes de Transylvanie.

A son atterrissage près de Lublin (Pologne russe), M. Georges Blanchet, notre troisième tenant, et son aide, M. W. de Mumm, ont été emprisonnés par un gouverneur grincheux, observateur intraitable de règlements désuets. Un télégramme de l'Aéro-Club de France a mis rapidement un terme à cette détention qui, d'ailleurs, ne dut être pas trop sévère. Nous espérons enfin publier la semaine prochaine les livres de bord et les photographies de MM. Maurice Bienaimé et Alfred Leblanc, qui nous réservent leurs impressions de voyage. Encore un coup, félicitons-les pour leur magnifique effort, et rééditons ce souhait que la Coupe aérostatique Gordon-Bennett termine ses pérégrinations, en France, après avoir été, en 1913 et 1914, défendue avec la vaillance de la première conquête française.

Outre la beauté de l'épreuve, cette septième compétition a malheureusement provoqué la disparition d'un pilote américain et de son second. M. John Watts, défenseur des Etats-Unis, se préparait a monter en haute mer aérienne lorsque son ballon, encore en gonflement, éclata sous la pression trop grande du gaz. M. John Watts fréta immédiatement un ballon allemand, le *Dusseldorf*, mais comme son départ fut pris après le coucher du soleil, les commissaires sportifs lui signifièrent que le classement de l'épreuve ne pourrait tenir compte de son ascension.

Très sportif, M. Watts s'éleva malgré tout, hors course, et, depuis le 27 octobre, l'on est sans nouvelles de l'aéronaute et de son compagnon. Le sémaphore de Stralsund a signalé avoir aperçu, au-dessus de la Baltique, un ballon se dirigeant vers l'Est. Son équipage est considéré comme perdu.

FRANÇOIS PEYREY

Le Salon de l'Aviation

Les efforts et les espoirs

C'est chose toujours délicate que de vouloir enfermer une époque en un livre, ou une année en un article. S'il est question d'aviation, c'est plus difficile encore. Les aéroplanes, sans être aussi mystérieux que des oiseaux, n'en abritent pas moins sous leurs ailes un je ne sais quoi d'imprévu et d'imprécis qui rend bien difficile d'en faire exactement le tour.

N'essayons donc point, au cours d'un article de dimensions forcément un peu restreintes, de faire le tour d'une année d'aviation. Les problèmes sont d'ailleurs trop nombreux et trop complexes. Tout au plus, peut-on examiner ceux qui ont été posés. Il y a, au reste, dans la succession même de ces questions différentes, pour peu qu'on sache les mettre dans leur lumière réelle, plus qu'une indication, mais presque une réponse.

Notre ambition n'ira pas plus loin que ce questionnaire. Aussi bien, lorsqu'on voit des solutions si profondément différentes apportées par d'aussi brillants esprits, ayant vécu, appris et évolué, il faut, ou bien du courage, ou bien de la naïveté pour juger et pour classer, pour condamner et pour absoudre.

Espérons-nous, même tout simplement, vous résoudre, problèmes effroyables qui ont hanté le cerveau de l'humanité durant des siècles et dont nous entrevoyons simplement les solutions premières ?

Essayons toutefois de mettre un peu d'ordre dans cette imprécision. Classons.

Il y a d'abord la question des appareils : c'est la question d'ensemble à laquelle se ramènent et où viennent aboutir les autres.

Les problèmes différents se posent tout de suite : sécurité, défense, durée. Voilà les trois principaux.

Le premier est d'ordre purement technique. Les appareils volent tous. progrès et danger à la fois. Comment rendre sûr leur vol ?

Par la vitesse, dit celui-ci. L'appareil doit, comme un obus, traverser en vitesse des couches d'air et leurs remous, les trous d'air et leurs dépressions. Augmenter la vitesse, c'est augmenter la sécurité, Le corollaire de cette proposition est une construction nouvelle, monoplans massifs, robustes, musclés, aux formes effacées, fuselages et monocoques en obus, eux aussi, augmentation de résistance des matériaux, augmentation de puissance des moteurs.

Erreur, répond un autre. C'est dans l'automatisme des commandes de sécurité. La vitesse est un remède qui porte en soi un mal nouveau. Stabilisez votre appareil. Posez-le sur l'air en l'appuyant de façon que chaque fois qu'il s'engage, et c'est surtout dans le sens longitudinal qu'il s'engagera, il se relève de lui-même. De là, les nombreux dispositifs spéciaux de sécurité, dont les stabilisateurs sont le modèle le plus connu.

Erreur encore, dit une troisième école. La sécurité ne peut être obtenue que par la stabilité de voilure. Un appareil qui vole bien, sans exiger une pression excessive par mètre carré, est le seul appareil sûr. Si l'on peut diminuer la vitesse à laquelle on vole, c'est là que sera le progrès. Et voici les appareils à grande surface.

Et voici également qu'arrive la Guerre. La Guerre dit : Vous volerez au-dessus des troupes ennemies, et vous descendrez n'importe où. Il faut vous défendre en vol et à la descente.

Défense en vol, il n'y a qu'un moyen; puisqu'on ne peut être invisible, car il faut voir, puisqu'on ne peut même être trop haut, pour le même motif, il faut être *blindé*. Etre blindé, c'est augmenter de poids. Il faut descendre aussi n'importe où, et pour cela, il faut des trains d'atterrissage sérieux, il faut aussi pouvoir descendre sur l'eau; cette année, il n'est, pour ainsi dire, pas un stand où il n'y ait soit un hydro-aéroplane, ce glorieux fils de 1912, soit des flotteurs. C'est encore du poids. Il faut aussi pour se défendre, et surtout sur l'eau, où les voyages au long cours ne sont pas rares, il faut un rayonnement considérable. Donc, beaucoup de combustible. Il me faut encore, en outre, un officier à bord, ajoute la Guerre, et si, de plus, vous pouvez emmener un mécanicien qui, après l'atterrissage, fera repartir le moteur, ou bien une mise en marche automatique, vous me ferez plaisir. Prenez aussi cet appareil de télégraphie sans fil. Pourrez-vous emporter des bombes? — Combien? — Le plus grand nombre possible.

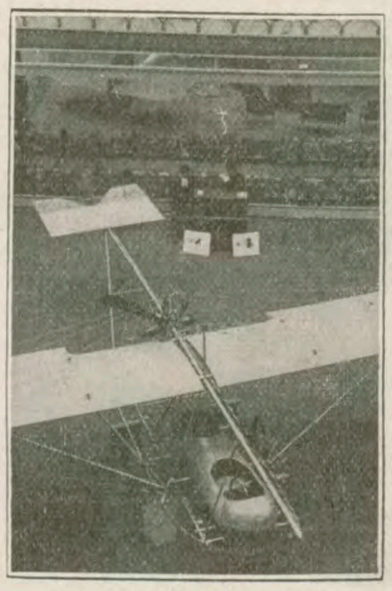
Ce n'est pas tout. Il faut que cet appareil dure. Je vous l'achète fort cher, à mon avis, il doit pouvoir vivre tant d'années, il doit pouvoir faire campagne. Sans doute, je lui construis des hangars, mais il doit s'attendre et s'habituer à coucher en plein air. Nos soldats le feront bien. Mettez ici du fer au lieu de bois, renforcez-moi ces fils. Ces toiles sont bien légères, ces flotteurs sont bien peu épais. ils ne résistent pas à un séjour de plusieurs mois sur l'eau. Allons, renforcez cela.

Récapitulez maintenant. Sécurité : l'augmentation de vitesse demande une augmentation de résistance, donc de poids; l'adjonction d'organes nouveaux, du poids; l'augmentation de surface, du poids; le blindage, du poids, le renforcement des châssis, la nécessité d'enlever du monde, des projectiles, des appareils de T. S. F., qu'est-ce que cela veut dire? du poids, toujours du poids : le fer au lieu de bois, le bronze au lieu d'aluminium, la toile épaisse, des flotteurs, qu'est-ce que cela signifie? Encore du poids.

C'est la question impérieuse que l'aéroplane pose aux moteurs. Que vont-ils répondre?

Jusqu'ici, on avait fait un peu les aéroplanes d'après les moteurs. Il y avait un type de moteur connu, on s'équipait avec des ailes. C'est la formule exacte du passé. Les courses de vitesse ont eu cela de bon : qu'elles nous ont obligés à mettre sur ces appareils divers créés pour le moteur, des moteurs nouveaux d'une puissance plus grande. Et sur ces moteurs nouveaux, on a pu tracer des plans d'appareils nouveaux.

Lorsqu'il fut admis qu'avec du travail, du soin, on arrivait à mettre au point toute la gamme des moteurs avec des variations de puissance appréciables, lorsqu'aux 50 chevaux du début, on ajouta des 70, des 80, des 100, des 140 et même des 160 chevaux actuels, lorsqu'on s'aperçut, d'autre part, qu'au fur et à mesure qu'augmentait la puissance, le problème de la légèreté devenait moins impérieux, on se mit à travailler les moteurs.



UN APPAREIL MÉTALLIQUE

C'est à proprement parler le Premier Salon de l'Aviation où il y ait réellement des moteurs pour les appareils. Jusqu'ici, c'était le rigoureux et classique : « Prenez mon ours ! » Aujourd'hui, l'ingénieur d'une des 32 marques d'aéroplanes qui sont exposées et qui comportent environ 60 ou 70 types divers, peut choisir entre 23 marques de moteurs présentant environ 72 types, dont une bonne moitié est entrée dans le domaine de la pratique et est susceptible d'immédiate application.

Il y a de l'étoffe.

La nécessité qui fait évoluer l'appareil vers une augmentation de poids a fait évoluer, par une conséquence toute naturelle, le moteur vers l'augmentation de puissance.

On a reconnu, aujourd'hui et sans nulle discussion possible que l'excédent de puissance était l'une des qualités premières d'un aéroplane. Donc, à poids nouveau, puissance nouvelle.

Deux solutions générales semblent s'être présentées. La première est plus particulièrement appliquée dans les moteurs à ailettes. Là, il est évident qu'on ne peut aller au-delà d'un certain volume de cylindre. On en a donc multiplié le nombre. Il y en eut 3, il y en eut 5, il y en eut 7, il y en a maintenant jusqu'à 9 autour d'un cercle, et il est courant d'avoir deux rangs de cylindres, ce qui fait jusqu'à 18 cylindres à ailettes. Les ailettes sont elles-mêmes refroidies ou par le simple contact de l'air en vitesse, ou, en plus, par la rotation du moteur. La solution du moteur à *air-cooling* ou à révolution d'air forcée est réservée pour les moteurs en V, dont la disposition en deux lignes parallèles des culasses, se prête mieux à ce système. Là aussi, on a augmenté le nombre des cylindres. Il y en a maintenant jusqu'à 6 de chaque côté, ce qui donne 12 cylindres.

Cependant, dans une solution comme dans l'autre, nous arrivons difficilement à dépasser 150 HP dans un cas, et 110 HP, dans l'autre. Aussi s'est-on mis carrément à l'étude des moteurs à eau : moteur à 4 et 6 cylindres verticaux, dérivés de l'automobile, à compression formidable, à cylindres dits rayonnants, en V, à cylindres parallèles à l'axe, et même à cylindres opposés, vieille formule rajeunie. Là, aussi, le nombre des cylindres s'est multiplié. Il semble, qu'en aviation, loin d'avoir, comme en automobile, une répugnance à dépasser les 6 cylindres, ce soit un minimum. 6, 7, 8 et 9 cylindres, telle est la généralité.

Augmentation de poids, augmentation de puissance. Ces quatre mots résument la presque totalité des efforts et des espoirs de cette année.

GEORGES PRADE.

Les moteurs aériens

Les nouvelles tendances

Le délicat problème du moteur d'aviation a été envisagé de façon telle qu'une trentaine de solutions différentes nous en sont offertes au Salon.

Il est bien évident que nous ne pouvons songer, devant une telle multiplicité, à examiner chaque type successivement; nous les classerons donc suivant les principes généraux qui en ont guidé la construction et nous nous bornerons à une rapide étude des points essentiels de chacune des catégories ainsi déterminées.

CLASSIFICATION DES MOTEURS

MOTEURS DÉRIVÉS DU MOTEUR D'AUTOMOBILE, A CYLINDRES VERTICAUX, REFROIDIS PAR EAU

4 cylindres. . . . . *Chenu*, 50 HP. — *Clément-Bayard*, 40 et 70 HP. — *Clerget*, 100 HP. — *Labor-Aviation*, 40 et 70 HP. — *Rossel-Aviatic*, 100 HP.

6 cylindres. . . . . *Chenu*, 90 et 200 HP. — *Clément-Bayard*, 180 et 220 HP. — *Dansette-Gillet*, 100 et 200 HP. — *Laviator*, 80 HP.

MOTEURS A CYLINDRES EN V

Refroidis par eau. *Clerget*, 8 cylindres, 200 HP. — *Laviator*, 8 cylindres, 80, 120 et 200 HP. — *Panhard-Levassor*, 8 cylindres, 120 HP.

Refroidis par air. *De Dion-Bouton*, 8 cylindres, 70 HP. — *Renault*, 4 cylindres, 25 HP et 8 cylindres, 40, 50 et 70 HP.

MOTEURS A CYLINDRES HORIZONTAUX OPPOSÉS, REFROIDIS PAR AIR

Nieuport, 2 cylindres, 28 HP.

MOTEURS A CYLINDRES EN CROIX, REFROIDIS PAR AIR

Bertin, 4 cylindres, 50 HP et 8 cylindres, 100 HP.

MOTEURS A CYLINDRES FIXES RAYONNANTS

Refroidis par air. *Anzani*, 3 cylindres, 30 HP; 6 cylindres, 45 et 60 HP; 10 cylindres, 80 et 100 HP. — *REP*, 7 cylindres, 95 HP. — *Laviator*, 6 cylindres, 80 HP (à 2 temps).

Refroidis par eau. *Salmson*, axe vertical, 9 cylindres, 110 et 300 HP. — *Salmson*, axe horizontal, 7 cylindres, 80 HP et 9 cylindres, 110 HP.

MOTEURS ROTATIFS

Burlat, 8 cylindres, 35 et 60 HP (en croix sur 2 plans parallèles).

Burlat, 16 cylindres, 120 HP (en croix sur 2 plans parallèles).

Clerget, 7 cylindres, 50 HP.

Gnôme, 7 cylindres, 50, 70, 80 HP; 14 cylindres 100, 140 et 160 HP.

Laviator, 6 cylindres, 65 HP (à 2 temps).

Le Rhône, 7 cylindres, 50 HP; 9 cylindres, 80 HP 14 cylindres, 100 HP; 18 cylindres, 160 HP.

Rossel-Peugeot, 7 cylindres, 40, 50 et 55 HP.

Verdet, 7 cylindres, 45 et 55 HP.

Siva, 8 cylindres, 45 HP.

TYPES SPÉCIAUX

Esselbé, rotatif, 1 tore, 60 HP.

Favata, fixe, 45, 90 et 180 HP; 4, 8 ou 16 cylindres en croix par groupes indépendants.

Salmson, fixe, 7 cylindres parallèles à l'axe, 60 HP.

Moteurs à cylindres verticaux dans un seul plan. — La première catégorie réunit les moteurs dérivés du moteur d'automobile, simplement allégés en vue de l'usage particulier auquel ils sont destinés. Comme nous supposons leur fonctionnement connu, nous n'insisterons pas.

Moteurs en V. — Pour l'allégement des moteurs, la solution la plus rationnelle qui se présente à l'esprit est la répartition des cylindres sur deux plans. Considérons, en effet, deux moteurs à éléments semblables, l'un à 4 cylindres dans un seul plan et l'autre à 4 cylindres en V. Le premier nécessitera un carter, un vilebrequin, un arbre à came, une tuyauterie d'une longueur à peu près double, d'où un poids mort plus élevé et de plus un encombrement plus grand.

On a donc été amené à répartir les cylindres sur deux plans longitudinaux: les bielles de chaque paire de cylindres opposés étant calées sur le même maneton.

La plupart des moteurs de dirigeables appartiennent à l'une des deux classes précédentes: *Clément-Bayard, Chenu, Dansette-Gillet, Clerget, Panhard.*

Moteurs à cylindres opposés horizontaux. — Ceux-ci, autrefois plus nombreux, sont réduits à l'unité.

LES PROVINCIAUX A PARIS

UN COUP DE PIED DE DÉPLACEMENT DE BAYONNE

Le jour de la Toussaint, l'équipe de l'Aviron Bayonnais rencontrait le team du Stade Français, au Parc des Princes. Malgré la composition très mixte des Bayonnais, (6 titulaires étaient absents), le match fut fort intéressant, mais aucun des adversaires ne parvint à marquer.

PRES DES BUTS DE BAYONNE

Le Stade Français fit tous ses efforts pour vaincre, les avants travaillèrent très consciencieusement, mais les lignes arrières manquèrent quelquefois de cohésion.

UNE SORTIE DE MÊLÉE. LE BALLON VA AU STADE

Au début, les Basques semblèrent devoir vaincre, mais à la mi-temps aucun point n'était marqué. Dans la seconde mi-temps, ce fut le Stade qui prit l'avantage.

LES TARBAIS BATTENT LES STADISTES

Dimanche dernier, le Stade Français se mesurait avec l'excellente équipe de Tarbes. La rencontre fut très animée et les méridionaux s'assurèrent l'avantage, par 13 points à 0.

SUR LA TOUCHE, LE BALLON SORT A TARBES

Reich marqua le premier et le second essai, Haywards le troisième. Le Stade Français dut se contenter de rester sur la défensive, étant privé de plusieurs joueurs comme Charpentier, Lesieur, Dedet. En médaillon : un déplacement de Tarbes.

On leur reproche d'être brutaux et de manquer de souplesse, en raison de ce qu'ils comptent un seul temps moteur par tour. Ce qui n'empêche pas d'ailleurs le *Nieuport* de remplir honorablement sa tâche.

Moteurs à cylindres en croix sur 1 ou 2 plans. — *Bertin* est le seul représentant de cette catégorie. Les résultats obtenus sont de nature à le satisfaire, car son 100 HP ne pèse que 95 kilogs. Nous arrivons, avec le Bertin, aux moteurs à haute puissance spécifique, où le poids mort est réduit au minimum par le montage des cylindres autour d'un carter aussi court que possible.

Moteurs à cylindres fixes rayonnants. — Le plus simple des moteurs à cylindres rayonnants est le 3 cylindres *Anzani* en éventail, mais bien qu'il puisse suffire en pratique, on doit lui préférer les 3 cylindres en Y, dont l'équilibrage est plus parfait et où l'allumage est plus régulier, les cylindres étant disposés à 120°.

Mais, dans les trois cylindres, pour équilibrer les effets de l'inertie des pièces en mouvement alternatif, un contrepoids est nécessaire. Ce qui a conduit à l'étude du moteur à cylindres rayonnants sur 2 plans, où les bielles correspondant à chaque plan étant calées sur deux manetons opposés, le contrepoids est rendu inutile.

Il y a lieu de faire une place à part aux moteurs :

Laviator à deux temps, dans lequel chacun des 6 cylindres calés à 60° renferme un piston-pompe qui aspire les gaz frais et les refoule dans le second cylindre qui le suit à 120°. Chaque élément travaille une fois par tour.

Et *Salmson* (Canton-Unné), refroidis par eau, dont deux types fonctionnent à plat, l'axe étant vertical, et comportent un renvoi conique démultiplicateur, pour la commande de l'arbre porte-hélice.

Moteurs rotatifs. — Les moteurs rotatifs sont caractérisés par ce fait que, l'arbre étant fixe, ce sont les cylindres qui se déplacent en tournant autour de lui, constituant ainsi un volant parfait qui donne plus de régularité au couple moteur.

Deux solutions se présentent :

Admission des gaz frais emmagasinés dans le carter où les amène l'arbre creux, par une soupape automatique montée sur le plateau du piston. C'est le type *Gnôme*, merveille de mécanique, et détenteur de la plupart des records.

Et admission, par soupape commandée, des gaz frais amenés du carter à la chambre d'explosion par une tubulure extérieure : Types *Rhône*, *Clerget*, *Verdet*, etc.

A noter que les effets de la force centrifuge ont nécessité l'équilibrage, par ressort ou contrepoids, des soupapes ou culbuteurs. (Soupapes d'aspiration Gnôme, culbuteurs Clerget.)

Types spéciaux :

Le Favata se compose d'éléments indépendants que l'on peut, à volonté, rendre solidaires et qui comprennent chacun deux cylindres parallèles, communiquant par les extrémités, et comportant une chambre d'explosion à chaque bout, les deux pistons de chaque cylindre étant solidaires d'une même tige. Les deux tiges sont réunies au milieu par un manchon qui reçoit la bielle transmettant le mouvement à l'arbre porte-hélice. L'élément indépendant se comporte donc comme un moteur à double effet.

Cette ingénieuse disposition permet de simplifier la distribution, un seul poussoir pouvant (type militaire) commander deux tiges actionnant chacune deux soupapes, un haut et un bas; et élève notablement la puissance spécifique : 0 k. 880 par HP.

Salmson Canton-Unné. — Ce moteur est très intéressant par son système de transformation du mouvement alternatif des sept bielles en mouvement circulaire continu.

Sept cylindres sont disposés autour de l'axe et parallèlement; chacun des sept pistons correspondant est relié, par l'intermédiaire d'une bielle, à un plateau circulaire calé obliquement sur l'axe et excentré. On conçoit donc que la poussée exercée successivement par les bielles sur le plateau oblique, à sa partie la plus rapprochée de la base des cylindres, tende à le faire tourner et, avec lui, l'arbre dont il est solidaire.

Ce délicat problème de mécanique est résolu de maîtresse façon et il serait à souhaiter que le rendement de ce moteur réponde au désir des constructeurs, car il est d'encombrement réduit et d'un montage très facile.

Esselbé. — Nous avons gardé pour la fin, le moteur assurément le plus curieux,

L'Esselbé est essentiellement composé d'un tore à ailettes, à l'intérieur duquel se déplacent, en mouvement de ciseaux, si l'on permet cette comparaison, quatre pistons opposés diamétralement deux pardeux.

Donnons aux deux bras portant les pistons, le mouvement de ciseaux annoncé; l'espace entre deux pistons considérés, va s'agrandir : les gaz sont aspirés ; le mouvement continue, les branches se referment, les pistons se rapprochent : les gaz sont comprimés; la bougie apparaît alors entre les deux pistons considérés et enflamme les gaz : explosion, les branches s'écartent de nouveau ; le mouvement se poursuit, les branches se referment : échappement. Et le cycle à quatre temps se poursuit...

Nous avons compris ce qui se passe dans le tore, il faut à présent comprendre la transformation de ce mouvement de ciseaux alternatif, en mouvement circulaire continu.

Chaque branche, portant 2 pistons, est solidaire d'un arbre creux qui suit ses oscillations de droite à gauche et vice-versa. Nous avons donc 2 arbres oscillant en sens inverse, à l'autre extrémité desquels deux biellettes sont montées qui, par l'intermédiaire de satellites, entraînent une couronne dentée. La transformation est effectuée, mais il s'agit de faire tourner l'hélice.

La couronne dentée intervient alors, car elle est reliée au tore par un arbre qui tourne autour des arbres oscillants; et le tore lui-même reçoit le moyeu de l'hélice.

Le tore porte une seule bougie, qui se présente successivement devant les chambres d'explosions, et, naturellement, un orifice d'admission et un d'échappement, qui suivent la marche.

Ce renvoi de mouvement, de l'intérieur du tore à l'extrémité opposée, et de cette extrémité au tore, n'est-il pas curieux au possible ?

HENRI MIRGUET.

FOOTBALL-RUGBY

La Province à Paris

Bayonne égalise, mais Tarbes l'emporte

LES deux beaux matches que le Stade Français nous a offert, pendant ces fêtes de la Toussaint, contre l'Aviron Bayonnais et contre le Stadoceste Tarbais, nous permettent de tirer d'utiles indications sur ces trois grandes équipes.

J'ai déjà dit ce que je pensais du quinze Stadiste. Il confirma, contre Bayonne, la bonne impression produite contre l'Albion Bridgwater, surtout dans le pack d'avants. Lorsque Dedet et Lesieur auront repris leur place en trois quarts, que Charpentier sera dans sa vraie forme, le quinze sera de premier ordre. Il serait injuste de le juger sur sa partie contre Tarbes. Les lignes étaient désorganisées par des absences, Beaurain, Lesieur empêchés, Charpentier blessé, Dedet encore indisponible, et les autres visiblement fatigués.

Bayonne nous avait, l'an dernier, fait la démonstration de son feu d'artifice, d'attaquer par passes incessantes. Cette fois, comptant plusieurs remplaçants, et ayant devant lui un Stade Français qui tenait debout, le team bayonnais en fut réduit à nous montrer ce qu'il valait dans la défensive. Qu'il me suffise d'indiquer qu'il fut acculé sur s s lignes de but, pendant 60 minutes sur 80, et qu'il ne laissa rien passer. Cela peut montrer quelle fut l'ardeur de cette defensive. Chaque fois que la situation était désespérée et que le Stade allait marquer, un Basque surgissait, comme du sol, pour anéantir l'attaque à l'instant précis où elle allait réussir

Dimanche, Tarbes nous a donné une magnifique démonstration de sa haute valeur.

Ce qui me paraît devoir être signalé dans le jeu du Stadoceste Tarbais ce n'est pas tant l'ardeur générale des hommes, indice d'un bon tempérament sportif, ni la vitesse des attaques, preuve de la qualité physique des individualités, ni l'adresse générale des mains et des pieds, signe d'un bon entraînement, ni, enfin, la très bonne entente des diverses lignes entre elles, ce qui est le fait de toute bonne équipe de première classe. Non, ce qui m'a paru le plus remarquable dans le quinze Tarbais, c'est sa souplesse à s'accommoder des diverses péripéties du jeu, et dans la défense, et dans l'attaque, c'est la magnifique façon dont il organise les contre-attaques à l'instant où l'adversaire paraît très dangereux. Cela, c'est la vraie « classe » pour une équipe de rugby, c'est ce par quoi les grandes équipes d'Angleterre, d'Ecosse, du Pays de Galles, ont, jusqu'ici, dominé notre équipe nationale. La contre-attaque instantanée, portée à toute vitesse, et avec tête, c'est la vraie façon de gagner les grandes batailles au rugby. Et Tarbes a le sens de cette offensive surgie de la défensive.

Faut-il conclure ? Je crois à la supériorité des Tarbais sur les Bayonnais. Ces derniers, contre des adversaires ordinaires, feront peut être plus d'impression, mais, pour jouer serré, contre des équipes dures, des équipes de grande classe, je vois mieux la chance des Tarbais. Quant aux équipes parisiennes, dont celle du Stade reste la plus dangereuse, avec celle du Racing, j'estime qu'elles auront bien du mal à tenir en échec les « quinze » du Midi, ceux tout au moins qui vaudront l'équipe de Tarbes. Et, maintenant, attendons les premières batailles pour les championnats.

GÉO LEFÈVRE.

TENNIS

Nos joueurs en 1912 (1)

La brillante saison de Germot.

JE disais dans un article précédent que Germot n'avait jamais mieux joué que cette année. Et chose curieuse, lui qui est par excellence un joueur de volée et qui, autrefois, ne gagnait un match que lorsqu'il ne démarrait pas du filet, adopta, cette année, une tout autre manière de jouer. Il a vu les Allemands aux championnats du monde et s'est dit qu'il était bien inutile de courir au filet sur chaque balle de service, surtout dans un match en cinq sets. Il a acquis ensuite une grande régularité au fond du jeu, et comme il lui restait toujours sa précision dans les placements à contre-pied et son excellente volée, il se composa un petit jeu qui lui donna de très bons résultats.

Sur la Riviera, il gagna tous les doubles avec moi et arriva deux fois en finale du simple; je le battis deux fois, car ce pauvre « Fifi » ne peut pas « finir le point » contre moi. Aussitôt que je suis de l'autre côté du filet, il perd tous ses moyens et ne donne jamais la mesure de son jeu.

Dans le match Paris-Londres, il fit une superbe partie contre Gore, qu'il battit en quatre sets, et joua également très bien en doubles. Aux championnats de France courts couverts, à peine de retour du Midi, il fut battu par Laurentz; résultat normal, car Germot n'est pas un spécialiste du bois. Le jeu y est trop vite pour lui et il ne peut se servir utilement de ses volées placées; une balle rapide et violente, est la seule efficace en courts couverts. Et cependant, il fit gagner à Gobert les doubles des Jeux Olympiques de Stockholm...

GERMOT.

La saison en plein air revient et l'on joue les championnats de Paris ; il arrive en finale contre moi et, une fois de plus, joue mal. Dans les championnats du monde, il échoua contre Rob Kleinschroth qui, du reste, fit sensation ; mais Germot prit sa revanche ensuite au Racing dans le tournoi des Champions qu'il gagna brillamment. On ne l'utilisa pas à Folkestone pour la Coupe Davis; mais il fit quand même un match exhibition contre A.-H. Lowe, le laissé pour-compte anglais, et joua dans la perfection, comme pour donner des regrets à ceux qui ne l'avaient pas pris. Et il gagna ce match qui, malheureusement, ne comptait pas.

Fidèle aux épreuves officielles, il disputa les championnats de France et y battit Laurentz en semi-finale : ce match fut le couronnement de sa nouvelle tactique. Il laissa son jeune et fougueux adversaire s'épuiser contre une défense solide ; Germot ne faisait pas les points, mais Laurentz les manquait. Il lui fit une série de lobs et de passages sur les lignes de côté, accompagnés de quelques incursions au filet qui furent un régal pour les connaisseurs. Puis, en doubles avec moi, il m'aida à gagner mon dixième championnat double en battant Canet-Laurentz, après une des parties les plus amusantes que j'aie jamais jouées. Bien en mains tous les deux, nous avons réussi à annihiler ces deux brillantes individualités par des combinaisons et des formations « en ciseaux » très gênantes pour nos adversaires.

Il termina sa saison par une admirable exhibition du jeu de doubles dans la finale à Deauville. Il faisait ce qu'il voulait et nous sortit tout un répertoire de volées inédites qui clouèrent Wilding et moi sur place. En résumé, Germot a maintenu une excellente forme toute l'année et a toujours été à la hauteur des circonstances; s'il n'a pas eu de succès retentissants, c'est que les doubles passent souvent inaperçus dans les tournois. Il est, en effet, un spécialiste du double et reste plus que jamais notre meilleur joueur dans cette partie.

(A suivre). MAX DECUGIS.

Poignée de nouvelles.

Gobert qui, actuellement, sert sa patrie, a été tout heureux de venir en permission de trois jours à Paris.

— Il en a profité pour battre Laurentz, dimanche dernier, dans les championnats de Paris, sur courts couverts.

(1) Voir le numéro 736.

LA COUPE GORDON-BENNETT

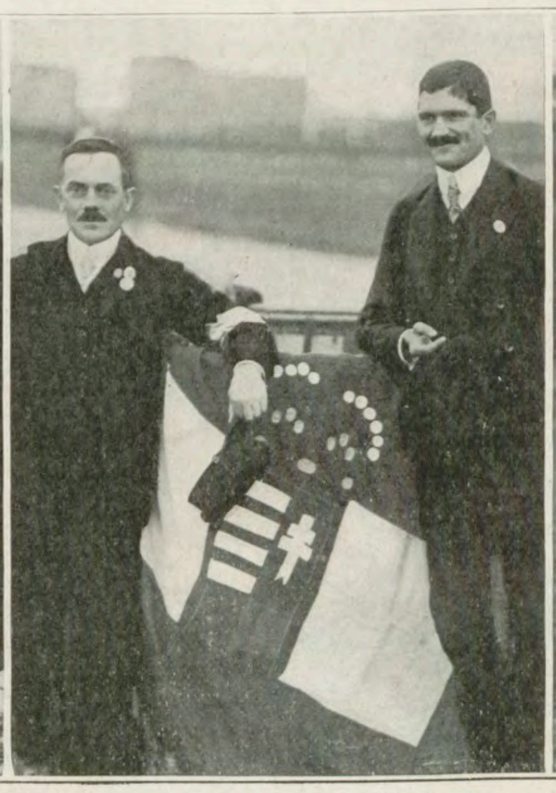
JEAN DE FRANCIA
A atterri à Kuskulata (Hongrie), couvrant 1.050 kilomètres environ.

DEMUYTER
Est descendu à Koyetsche (Russie), couvrant 1.300 kil.

LEHNERT
A atterri à Rosenvokoye (Russie), couvrant 1.300 kil.

BLANCHET
Est descendu à Cholm (Russie), couvrant 1.100 kil.

USUELLI
A atterri à Suwalki (Russie), couvrant 1.125 kil.



MANNSBARTH
A atterri à Puszta Filsœ (Hongrie) couvrant 720 kil.

BERRY
A atterri à Grambin (Allemagne), couvrant 700 kil.

PICCOLI
Est descendu à Gross Gorzyle (Pologne Allemande) couvrant 700 kil.

VON SIEGMUNDT
A atterri à Brelitz (Silésie Autrichienne), couvrant 675 kil.

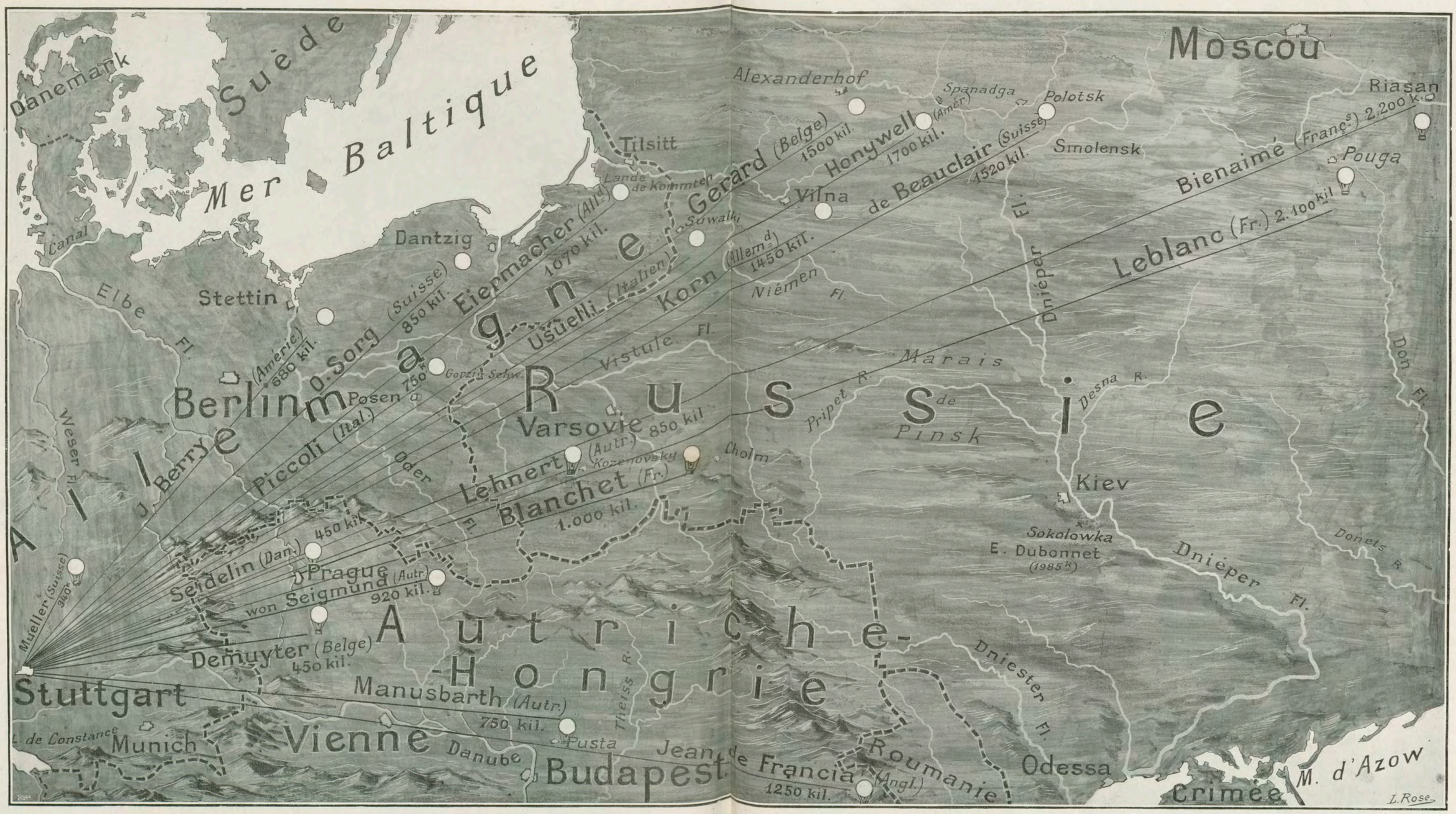
HERDELIN
Est descendu à Prague (Autriche), couvrant 400 kil.

MUELLER
A atterri à Lembachsof (Bavière), à 200 kilomètres de Stuttgart.

WATTS
Watts (Américain), parti hors concours, semble s'être perdu dans la Baltique.

LA VIE AU GRAND AIR

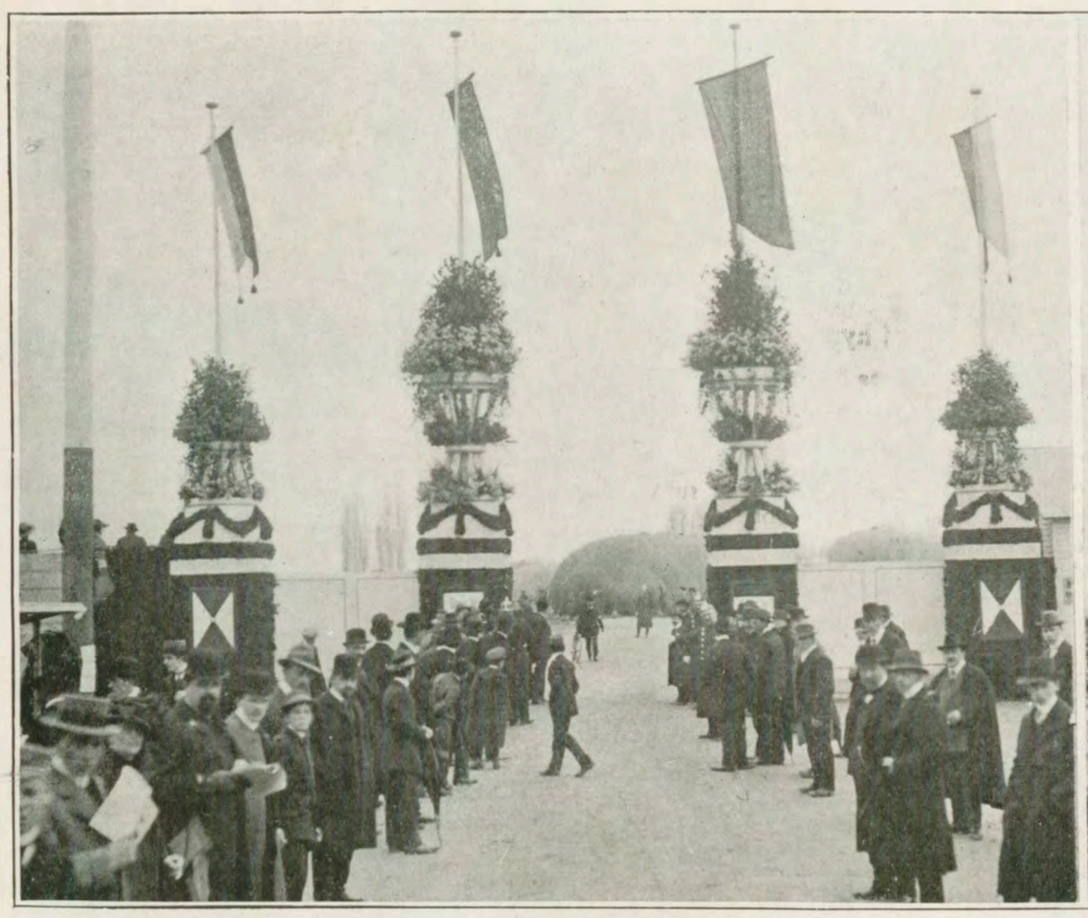
CARTE DES ATTERRISSAGES DE LA COUPE GORDON-BENNETT



POUR LA PREMIÈRE FOIS, LA COUPE DES SPHÉRIQUES VIENT EN FRANCE

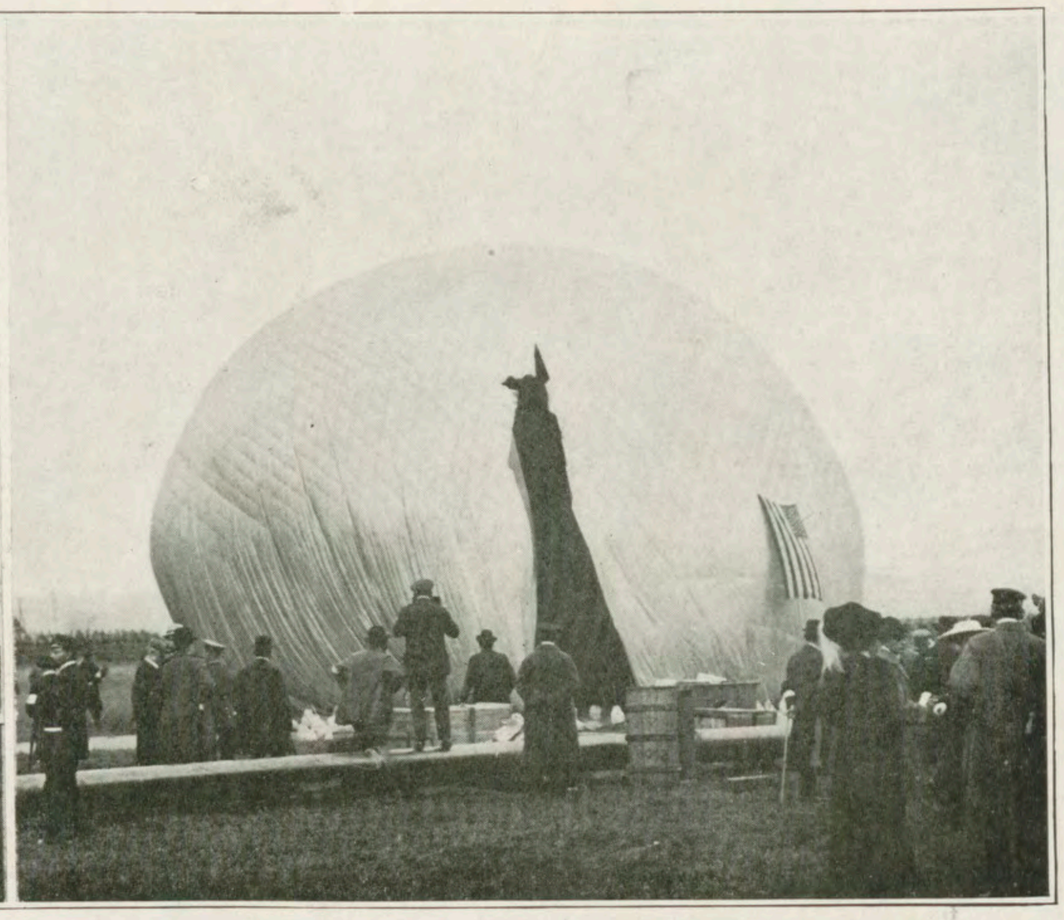
La Coupe Gordon-Bennett des sphériques, qui vient de se disputer, a permis à la France, de même que celle de l'aviation, de remporter une grande et belle victoire. Dans de l'année, battant celui du comte de La Vaulx. debout depuis 1900, est passé à 2.150 kilomètres avec Alfred Leblanc, puis à 2.200 kilomètres avec Maurice Bienaimé. celle-ci, les trois premiers étaient trois Français ; dans celle-là, les deux premières places furent prises par deux de nos représentants, Maurice Bienaimé, secondé par On remarquera sur notre carte, d'après les divers atterrissages, la variété des courants aériens qui firent atterrir les concurrents en éventail. Cette diversité prouve la Rumpelmayer et Alfred Leblanc, aidé par Welby Jourdan. Ces virtuoses du sphérique sont parvenus à battre et leurs concurrents et, ce qui est mieux, les records du monde science dont durent faire preuve les vainqueurs pour atteindre les points les plus éloignés que des tempêtes de neige les empêchèrent de dépasser. Les deux premiers classés de distance, résultat qui n'avait jamais été obtenu dans la Coupe Gordon-Bennett. Ce record, que le fameux pilote Emile Dubonnet avait élevé à 1.953 kilomètres au début sont descendus à bout de lest. Les résultats de l'épreuve ont prouvé sa régularité, puisque tous les meilleurs champions se sont partagé les places d'honneur.

LES A-COTÉ DE LA COUPE GORDON-BENNETT



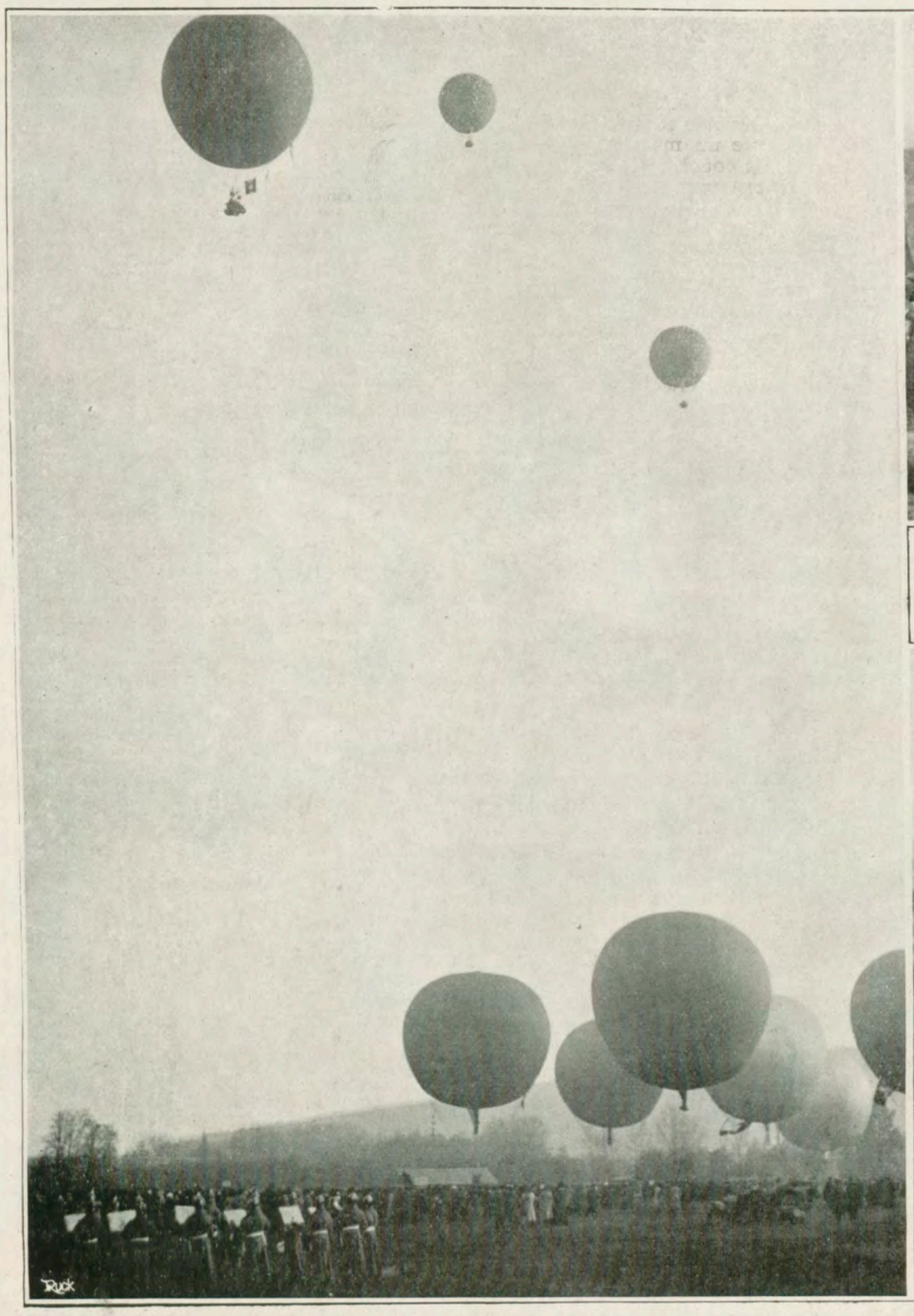
L'ENTRÉE DU PARC DE STUTTGARD

L'organisation de la Coupe Gordon-Bennett des sphériques, à Stuttgard, était parfaite et tous les concurrents s'en décla èrent enchantes.



L'EXPLOSION DU *KANSAS-CITY*

Pendant le gonflement, le concurrent américain *Kansas-City* éclata. Son pilote, M. Watts, prit part à l'épreuve, hors-concours, et se perdit.



LE DÉPART DES BALLONS

Dix-neuf concurrents prirent part à la Coupe Gordon-Bennett. Les départs furent donnés à partir de 4 heures de l'après-midi.

LES PREPARATIFS

Les soldats allemands du génie aidaient au gonflement des ballons. On aperçoit à gauche le vainqueur de la Coupe, le nouveau recordman de la distance, Maurice Bienaimé, causant avec M. Paul Tissandier, commissaire de l'Aéro-Club.

ON VA GONFLER !

Jamais encore, la Coupe Gordon-Bennett n'avait remporté un aussi vif succès, le record du monde de la distance ayant été battu par deux fois.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 10 NOVEMBRE. — *Cyclisme.* — Réunion au Palais des Sports.

DIMANCHE 10 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil.

DIMANCHE 10 NOVEMBRE. — *Golf.* — Fontainebleau (Prix de Soisy).

LUNDI 11 NOVEMBRE. — *Boxe.* — New-York: Match Eddie Mac Goorty — Mike Gibbons.

MARDI 12 NOVEMBRE. — *Hippisme* — Courses à Maisons-Laffitte.

JEUDI 14 NOVEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Auteuil.

SAMEDI 16 NOVEMBRE. — *Boxe* — Soirée au Wonderland.

Il y a loin de la Coupe aux lèvres ! ou trop parler nuit.

L'un des concurrents de la Coupe Gordon-Bennett avait échafaudé de splendides châteaux en Espagne en songeant à la victoire qu'il allait remporter dans la fameuse épreuve. Grâce à lui, le trophée allait se rendre dans un pays où elle n'avait jamais été encore. Le succès se traduirait par un magnifique objet d'art, de la gloire, de l'argent, etc. Pour être plus sûr, il était allé interviewer une somnambule extra-lucide :

— Oui, avait-elle répondu, la Coupe ne peut vous échapper ! Je vous vois triompher ! Ovations délirantes, fortune merveilleuse! C'est cent sous pour la consultation !

A contre-cœur, le client donna ses cinq francs, mais le mauvais moment passé, il fut tout à la joie de sa future célébrité. Hélas ! sa place ne fut pas même l'une de celles qu'on avoue. Il se demande s'il ne va pas faire un procès à la pythonisse.

D'autant plus qu'il voudrait bien rentrer dans ses frais : n'a-t-il pas, sur les conseils de ses camarades, acheté à Stuttgard une splendide paire de raquettes, les skis lui semblant trop difficiles à manier..., pour se sortir des déserts de neige qu'il pensait rencontrer à l'atterrissage vers l'Asie.

Les concurrents lui racontèrent d'ailleurs tant de choses effrayantes, qu'un jour, se rendant compte enfin qu'on se moquait de lui, il fut sur le point de se battre en duel avec le plus Français des pilotes étrangers,

Il faut avouer qu'il avait grande conscience de sa valeur. Ne disait-il pas en effet à qui voulait l'entendre :

— Je représente mon Aéro-Club et si je ne gagne pas, je serai déshonoré !

Le pauvre !

Il n'y a pas lieu de s'étonner : c'est le règlement.

Nous avons reçu d'un de nos lecteurs la lettre suivante pleine de bon sens :

Monsieur,

Je suis fort étonné de voir la photographie, dans la *Vie au Grand Air*, du dernier envol de Blanc. Le monoplan représenté sur la photo est facilement reconnaissable. Jusqu'ici tout va bien, mais où l'étrange apparaît, c'est que les monoplans de cette firme ont disparu depuis longtemps.

Le comte de Robillard, qui s'est tué en mai dernier, à Nice, pilotait le dernier existant. J'ai vu, ainsi que beaucoup de mes amis, cette anomalie et nous serions heureux de connaître l'explication d'un fait qui me paraît inexplicable.

RENAL
(Bordeaux).

Hélas ! quelque illogique que puisse paraître la conduite de l'aéronautique militaire en l'occurrence, elle est absolument réelle ! Des commandes avaient été naguère passées à la maison en question par la cinquième arme et force est à celle-ci de réceptionner les appareils commandés, même au risque de causer la mort des pilotes qui les conduisent, D'ailleurs, aucun officier ne voulant monter ces engins, le jour où l'un de ces monoplans se soumettrait aux épreuves du règlement, il serait reçu par l'armée et irait pourrir dans un hangar d'où on le sortirait l'hiver pour le couper en morceaux afin d'en faire du feu.

Ce n'est pas la seule maison en cause. Il en est une qui eut son heure de gloire et qui tomba depuis en déconfiture. A la liquidation, ses commandes de l'armée, faites il y a *trois ans*, passèrent à l'acheteur qui est tenu de fournir à l'Aéronautique militaire les appareils tels qu'ils étaient à l'époque où fut passé le marché, c'est-à dire des monoplans de 1909 !

Est-ce là un moyen de protéger l'existence des pilotes militaires ? J'en doute !

Où il est prouvé que les chiens n'aiment pas l'aéroplane.

Récemment, se tint à Berlin une grande exposition canine où des prix très importants étaient donnés aux lauréats de chaque catégorie.

Un habitant de Magdebourg, qui possédait deux superbes Saint-Germain, décida d'exposer, d'autant plus volontiers qu'il était à peu près sûr d'obtenir le premier prix dans la catégorie des chiens de chasse.

Mais, comme il ne voulait pas que ses chiens aient à souffrir de l'éloignement de leur chenil, il prit la décision de les amener à la dernière minute.

Le jour dit, par une suite de circonstances indépendantes de sa volonté, il arriva à la gare alors que le train venait de partir. Il était quatre heures et il fallait être à Berlin avant sept heures du soir. Plus de train, que faire ?

Soudain, il eut une idée de génie. Un de ses amis était aviateur et, chaque jour, exécutait des vols audacieux. Il alla lui exposer la situation et une heure après il s'envolait, avec les deux chiens amarrés dans des grands paniers, piloté par son ami.

Les 120 kilomètres qui séparent les deux villes furent franchis en un peu plus d'une heure et les chiens arrivèrent à heure fixe. Mais ils avaient eu une telle peur qu'ils restèrent deux jours entiers affligés d'un tremblement nerveux tel qu'ils ne pouvaient rester debout, ce qui les empêcha d'obtenir le premier prix du concours.

Comme quoi l'initiative n'est pas toujours récompensée !

Le prix d'une mystification collective par des aviateurs.

Au début de l'année, les habitants de Blois découvrirent un beau matin, au milieu d'un champ, aux environs, un superbe monoplan : auprès de celui-ci, deux hommes vêtus en aviateurs, déclarèrent se nommer l'un Busson, l'autre Rouzier et racontèrent que partis, dans la nuit, de Toury, ils avaient été forcés, par suite du froid, d'atterrir à Blois. Une foule nombreuse se pressa autour du hangar pour visiter l'appareil, la population fêta les courageux pilotes ; mais ceux-ci s'appelaient Jean Ors et Gustave Pilm. Le premier avait bien son brevet, quant au second il n'avait jamais volé. Poursuivis par le Parquet de Blois, l'un d'eux Gustave Pilm, mourut pendant l'instruction, tandis que Jean Ors était traduit devant le tribunal correctionnel de Blois. Il vient d'être condamné à trois mois et un jour de prison. La population de Blois blâme cette trop légère condamnation dont Ors lui-même a été le premier à s'étonner.

Mais il faut avouer qu'il ne l'avait pas volé ! C'est le seul vol de l'affaire, d'ailleurs !

A quand les pneumatiques en pomme de terre ?

Vous connaissez les nombreux essais infructueux faits jusqu'ici pour arriver à la fabrication du caoutchouc artificiel, on finissait même par en juger la réussite impossible, quand un nouvel espoir vient de naître.

Un savant anglais et un professeur de l'Institut Pasteur de Paris viennent de trouver en collaboration un moyen nouveau.

Ils font fermenter des pommes de terre et du maïs broyés et quand ils ont obtenu de cette façon un mélange qu'ils jugent suffisant, ils en activent encore la fermentation en y injectant un bacille. Puis, à la suite d'autres préparations dont on ne livre pas les secrets, on arrive à former le caoutchouc.

Qu'y a-t-il de vrai dans tout cela ? l'avenir nous le dira bientôt. Mais Parmentier qui importa la pomme de terre en France, ne se doutait certainement pas de cette application !

Demandez la bonne citronnade ! Rien que de l'eau filtrée !

Tout ceux qui ont mis un jour les pieds sur un champ de courses, ont entendu cette invitation a boire, lancée par les nombreux marchands de coco ou de citronnade qui se trouvent sur la pelouse du turf.

Or, un jour de la semaine dernière, un de nos confrères était arrivé sur le champ bien avant les courses et regardait préparer ces mélanges, quand; à sa grande surprise, il vit des hommes munis de seaux aller puiser de l'eau dans la rivière des Tribunes, c'était à Vincennes que se passait la chose, et revenir vers leur étal en plein vent, remplir de cette eau croupissante leurs petits tonneaux. Etant donné que l'eau qui se trouve dans ladite rivière est verte et stagnante, vous pensez ce que les pauvres clients ingurgitent, quand ils boivent cette soi-disant eau filtrée.

Comme notre confrère en faisait l'observation au tenancier de la boutique, il se fit vertement remettre en place : « Rien ne te force à boire ; eh purée ! ».

Hygiène ! hygiène ! où donc es-tu !!

Les dernières inondations auraient-elles servi a quelque chose.

Tout le monde se rappelle que lors des dernières inondations, une des industries les plus éprouvées fut celle des chauffeurs d'automobiles qui ne pouvaient plus trouver, qu'à un prix exorbitant, l'essence nécessaire à leurs moteurs.

Cette pénurie provenait de la raison suivante : le transport de l'essence se fait par eau, et comme la Seine n'était pas navigable à ce moment, on vit le moment où toutes les autos seraient immobilisées. Heureusement le fleuve revint à de meilleurs sentiments et les chauffeurs respirèrent plus librement.

Il paraîtrait qu'à la suite de cet état de choses, une Société aurait l'intention d'établir un énorme tuyau souterrain, un « pipe-line » qui relierait Le Havre à Paris en passant par Rouen et au moyen duquel on enverrait, par de puissantes pompes, l'essence jusque dans la Capitale.

Le secret de la longévité en 19 règles simples et faciles.

Un docteur fameux a soumis, à notre confrère *Health and Strength*, le secret de la longévité dans les 19 règles suivantes :

1° Huit heures de sommeil ;

2° Dormir sur le côté droit ,

3° Tenir la fenêtre de la chambre à coucher ouverte toute la nuit ;

4° Mettre un matelas à la porte de la chambre à coucher (la capitonner) ;

5° Ne pas mettre le bois de lit contre le mur ;

6° Ne pas prendre de douche froide le matin, mais un bain à la température du corps ;

7° Faire de l'exercice avant le déjeûner ;

8° Manger peu de viande et veiller à ce qu'elle soit bien cuite ;

9° (pour adultes) ne pas boire de lait ;

10° Manger beaucoup de gras, pour nourrir les cellules que les germes de maladie pourraient détruire ;

11° Eviter les alcools ;

12° Exercices journaliers en plein air ;

13° Ne pas permettre aux animaux domestiques de coucher dans les chambres, car ils peuvent nous apporter les germes de maladie :

14° Vivre à la campagne, si possible ;

15° Veiller avec soin au trois D (*Drinking Water*, eau potable ; *Damp*, humidité ; *Drains*, atmosphère surchauffée) ;

16° Varier les occupations ;

17° Prendre fréquemment quelques jours de congé ;

18° Limiter ses ambitions ;

19e Rester calme.

Je crois que bien des gens trouveront que la meilleure règle est celle qui impose de nombreux jours de congé.

Un stand très remarqué au Salon de l'Aviation.

C'est le stand Roold, où l'on trouve des équipements complets pour aviateurs, depuis le fameux casque qui a déjà sauvé la vie à plusieurs pilotes victimes de chutes sur la tête, jusqu'aux vêtements en papier du Japon, marque « Kami » qui sont d'une grande efficacité contre le froid tout en étant très légers.

D'ailleurs, Leblanc, qui vient de finir second dans la Coupe Aéronautique Gordon-Bennett, et Blanchet qui a fait une très belle performance dans la même épreuve, en sportsmen avisés, avaient revêtu un équipement complet Roold à leur départ de Stuttgard.

A propos de drag-hounds.

Dans notre dernier numéro, nous avons publié une page de photographies, sur les drag-hounds qui se sont courus dernièrement chez M. Decauville, à Goussainville, nous avons oublié de spécifier que les chiens ayant pris part à la chasse appartiennent à la meute de drag-hounds du Touquet, dont le maître d'équipage est M. Le Camus de Wailly.

Nouvelle à la main.

A l'arrivée des vainqueurs de la Coupe Gordon-Bennett des sphériques ;

— Par quel train arrivent-ils ?

— Par celui de Cologne.

— Alors, c'est celui qui vient d'entrer en gare ?

— Pourquoi ?

— Dame, il y a des soldats *colo...gniaux* qui en descendent.

JOKER.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 28 OCTOBRE AU 3 NOVEMBRE

AVIATION

DIMANCHE 3 NOVEMBRE. — Marseille. — Garros monte à 4 500 mètres, dans une tentative pour le record de la hauteur.

CYCLISME

DIMANCHE 3 NOVEMBRE. — Vélodrome d'Hiver. — *Grand prix d'Ouverture* (1 000 mètres) : 1. Ellegaard ; 2. Goullet à une roue ; 3. Dupré.

Handicap (1.000 mètres) : 1 Delrieu (120) ; 2. Danjou (105) ; 3. Olivieri (75).

Course de primes (5.000 mètres) : 1. Seigneur.

Course scratch (1.000 mètres) : 1 Pouchois ; 2. Comes à une demi-roue ; 3 Schilling à une roue.

Course d'une heure, : 1. Sérès.

ATHLÉTISME

MERCREDI 30 OCTOBRE — Boxe. — Cirque de Paris. — Criqui bat Francis Charles aux points en 20 rounds.

VENDREDI 1er NOVEMBRE. — Footbal Rugby. — Parc des Princes. — Le Stade Français et l'Aviron Bayonnais font match nul, aucune équipe ne marque de points.

VENDREDI 1er NOVEMBRE. — Football Rugby. Toulouse — Le Stade Toulousain bat le Sporting-Club Universitaire de France par 6 points à 0.

VENDREDI 1er NOVEMBRE — Football Association. — Saint-Ouen. — La Ligue de Football Association de Bruxelles bat l'équipe de Paris par 2 points à 0.

SAMEDI 2 NOVEMBRE. — Boxe. — Wonderland. — Evernden bat Henri Piet par knock-out en deux rounds.

DIMANCHE 3 NOVEMBRE. — Course à pied. — Racing-Club de France. — *Prix Gondrand* (une heure par relais) ; 1. Equipe du Racing-Club de France (Renard, Carrez et Lévin, avec 20 kil. 068 mètres ; 2. Equipe Lyonnaise (Lebouchard, Roy et Andrieu), avec 19 kil. 050 mètres.

GOLF

MERCREDI 30 OCTOBRE — La Boulie. — *Prix des Hortensias.* — S. Mme H La Montagne (H 13) avec 57 net, devant Mme F. Aumont (H. 19), seconde avec 58 net.

SAMEDI 2 NOVEMBRE — La Boulie. — Médailles mensuelles. — La médaille d'argent est gagnée par M. W. Hardy (H. 10) avec 82 net. La médaille de bronze revient à M. Van Marke de Lumen (H. 30) avec 90 net.

ESCRIME

DIMANCHE 3 NOVEMBRE. — Aux armes de combat. — *Poules ordinaires* : 1re poule (5 tireurs) : 1. Dubourdieu (Mignot) ; 2. Gentil ; 3. Joë Bridge. 2e poule (7 tireurs) : 1. Lieutenant Touny (Baudry) ; 2. ex-æquo, Bourgeois, Rochette. 3e poule (5 tireurs) : 1. Gentil (Hoche) ; 2. lieutenant Touny. Viennent ensuite P. d'Areste, J. Guibout, Clémencin.

Prix Henri Clerc (2 objets d'art offerts par la Société) — Finale : 1. Après barrage, Hauzeur (Cercle Hoche) ; 2 Bourgeois ; 3. Rochette. *Poule du Président* (Un objet d'art offert par M Bernard Gravier). — 1. baron de Eynde (Mignot) ; 2. Dubourdière ; 3. Joë Bridge.

HIPPISME

MARDI 29 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Eclipse* (1.600 m., 20 000 fr.) : 1. Sans le Sou, à M. Muller (O'Neill) ; 2. Trinqueuse ; 3. Désir II. P. M. : Gag , 25 fr ; pl., 14 fr., 31 fr., 16 fr.

JEUDI 31 OCTOBRE. — Auteuil. — *Prix Virelan* (3.500 m., 10.000 fr.) : 1. Le Potache, à M. Champion (A. V. Chapman) ; 2. Ekwanak ; 3. Menuet III P. M. : Gag., 37 fr. ; pl., 15 fr. 50, 15 fr.

VENDREDI 1er NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Finot* (2,000 m., 20.000 fr.) : 1. Rosely, à M. W. Flatman (A. Carter) ; 2. Ultimatum ; 3. La Topaze. P. M. : Gag , 379 fr. ; pl , 38 fr , 15 fr. 50, 14 fr.50.

DIMANCHE 3 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Aston-Blount* (haies, handicap, 4.000 m., 25.000 fr.) ; 1. Ovide II, à Mme Cl. Procureur (J.-B. Moreau ; 2. Ismen ; 3. Bercy. P. M. : Gag., 59 fr ; pl. 24 fr. 28 fr. ; 79 fr. 50. *Prix Firino* (steeple, 5.000 m 15.000 fr.) : 1. Magicienne, à M. Ch. Brossette (Blaise) ; 2. Ratafia II ; 3. Ange Blond. P M. : Gag., 50 fr. 50 ; pl.. 29 fr 50, 43 fr.

CE QU'IL FAUT LIRE

Le Football, par Ch. Gondouin et Jordan, collection Sports-bibliothèque.
Le volume broché 6 fr.

La Boxe, par les champions de boxe en collaboration avec J. Mortane Sports-Bibliothèque, volume 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

REPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Toujours l'aviette ?

Cette question aviation sans moteur, intéresse actuellement beaucoup le public, il est vrai qu'elle est intéressante au plus haut point, et que nombreux sont ceux qui s'en occupent.

Le Prix Peugeot est venu donner un point d'appui à cette question, mais il ne faut pas croire que l'idée date de ce moment-là seulement, ce serait une erreur.

En effet, il y a déjà longtemps, que l'aviation sans moteur était à l'étude, et certaines expériences, faites il y a presque un an, en sont la preuve. A cette époque, un jeune homme avait déjà réussi à s'imposer l'idée de voler sans aide aucune ; c'était bien. Quelque temps après, il a fait mieux, il a conçu un appareil qui, après quelques mises au point, l'a aidé à parcourir, en vol, une distance de trois à quatre mètres. Peu de personnes ont pu applaudir l'exploit, et cependant il y en a, puisque, à cette même place, il y a quelques mois, l'on parlait de ce vol.

Le nom de l'athlète était même donné. C'est Victor Lamothe qui l'a réalisé, et je vous assure qu'à cette époque où personne ne pensait encore à cela, il était curieux de voir le courage qu'il déployait, en luttant contre cet ennemi invisible, l'air.

Il fut alors le seul, à l'époque, à chercher à obtenir un résultat, et il y a presque réussi. C'est là une récompense.

C'est également lui que nous avons vu partir en juin dernier, au Parc des Princes, sur une aviette dont l'aile avait été brisée au montage.

Cette persévérance prouve que, comme l'aviation, l'aviettation doit réussir, mais quant à en dire l'avenir, ce serait faire éclore autour de soi une multitude de sourires incrédules.

Il faut attendre maintenant, et si cela est long, le résultat n'en sera que meilleur.

LIEUTENANT THÉVENAUT.

Quand les voitures ne sortent pas.

Dans la *Vie au Grand Air* du 19 Octobre, un lecteur demandait quels soins il faut donner aux automobiles qui ne sortent pas.

Il est d'abord bon, si la voiture doit rester dans une remise ou un hangar non chauffé, de vider l'eau du radiateur et des chemises d'eau. S'assurer également qu'il ne reste pas d'eau dans la circulation spéciale du carburateur. Cependant, il faut remarquer qu'il est très difficile de s'assurer que toute l'eau s'est bien écoulée. Beaucoup de personnes préfèrent ne pas vider l'eau ; dans ce cas, on l'additionne de 1/10 de son volume de glycérine brute non raffinée, en ayant soin de maintenir constante cette proportion.

Pour s'assurer que la glycérine est neutre (pas acide), y plonger un fragment de papier rouge au tournesol qui doit virer au bleu.

Si le papier reste rouge, ajouter au mélange 250 grammes de carbonate de soude.

On peut aussi remplacer la glycérine par de l'alcool à brûler, à raison de deux litres d'alcool par dix litres d'eau.

Démonter les soupapes et les suiffer. Démonter les chaînes, les graisser abondamment et les suiffer. Graisser abondamment tous les mouvements.

Si quelque partie est rouillée, la nettoyer au pétrole, et bien l'essuyer ensuite.

Ne jamais laisser le pétrole longtemps sur le métal, qu'il finirait par oxyder complètement. Bien l'essuyer et le graisser.

Démonter les bandages, vérifier soigneusement les chambres. Enduire les chambres de talc sans excès, puis les envelopper dans du papier, et mettre dans un endroit très sec, à l'abri du froid excessif.

Si la jante est rouillée, la passer à la toile d'émeri, mettre deux couches de céruse, une de vernis. Caler la voiture, pour que les jantes ne portent pas par terre.

Démonter les balais de la magnéto, qui doit être graissée.

Débrancher les accumulateurs, vider l'acide qu'il faut remplacer par de l'eau distillée.

H. PETIT.

Pour utiliser le benzol.

Les modifications à apporter au carburateur sont en général les suivantes :

Pour marcher au benzol, de densité 870 (au lieu de l'essence, de densité 700) il faut diminuer le trou du gicleur de 10 0/0 environ, c'est-à-dire qu'il convient d'augmenter légèrement la proportion d'air dans le mélange. Le poids du flotteur sera augmenté d'environ 20 0/0 : au lieu d'un flotteur de 28 grammes, par exemple, on en choisira un de 35 grammes. Le niveau du benzol dans le carburateur sera tenu à 2 millimètres au-dessous de l'orifice du gicleur. Enfin l'avance à l'allumage devra être, dans la plupart des cas, augmentée de 3 à 4 millimètres et surtout le réchauffage de la prise d'air parfaitement assuré.

Il sera même bon, pour favoriser sa volatilisation, de réchauffer, outre la chambre de mélange du carburateur, la calotte d'admission.

Avec certains carburateurs, le réchauffage plus intense (40°) du mélange est la seule modification indispensable.

Beaucoup de constructeurs de carburateurs, comme Claudel, par exemple, fournissent d'ailleurs des gicleurs et flotteurs spéciaux pour l'emploi du benzol.

Certaines personnes reprochent au benzol de dégager une odeur désagréable et de rendre la mise en marche du moteur plus difficile lorsqu'il est froid. L'odeur de l'essence n'est pas non plus très suave ; quant à l'inconvénient de la mise en route plus difficile, il ne se produit en général que le matin, au premier départ, il n'existe plus quand le moteur est chaud, et on peut d'ailleurs y remédier soit en introduisant au moment de la mise en marche un peu d'essence dans le cylindre, soit en employant un mélange de trois parties de benzol et une partie d'essence.

On reproche également au benzol d'encrasser les cylindres et les bougies. Il faut nettoyer les soupapes au moins une fois tous les quinze jours. Avec le mélange trois parties benzol pour une d'essence, l'encrassement est très diminué.

Si on craint l'encrassement trop rapide des cylindres et des pistons, on peut employer le mélange de 50 0/0 de benzol et 50 0/0 d'essence qui procure encore une économie appréciable.

B. M.

QUESTIONS NOUVELLES

La carrosserie ouverte.

Quelle est la carrosserie ouverte idéale pour automobiles de grand tourisme?

COMTE D'ARZE,
Hôtel Meurisse, Paris.

Les moteurs qui chauffent.

Quelles sont les causes qui peuvent faire chauffer un moteur qui n'avait jamais chauffé auparavant?

UN LECTEUR.

Nous donnerons les réponses à ces questions dans notre numéro du 23 novembre,

TRICK.

INVENTIONS NOUVELLES

L'aéroplane à nacelle.

On sait que dans cet aéroplane, qui est dû au commandant Faraud, la voilure est mobile autour d'un axe horizontal très voisin de son centre de gravité, et dirigé suivant sa plus grande dimension.

Lorsque l'appareil est assailli par une rafale, l'équilibre est subitement rompu. La direction du coup de vent est rarement horizontale, même quand il ne s'agit pas de tourmentes comparables à la trombe, qui aspire les objets arrachés au sol, et que l'aviateur peut éviter, le voisinage de parois abruptes, le long desquelles le vent remonte presque verticalement. A une certaine hauteur, le vent suit la pente générale du sol, et les plus fortes pentes, sur le flanc des montagnes, dépassent rarement la valeur 1/2.

Sous l'action d'une rafale, la vitesse relative change à la fois de grandeur et de direction. Si la rafale se présente en poupe, la direction de la vitesse relative peut se rapprocher beaucoup de la verticale et même la dépasser. On sait que la voilure se couche sur la trajectoire. Il faut entendre par trajectoire la direction de la vitesse relative ; par suite la voilure peut *se rapprocher beaucoup de la position verticale et même la dépasser.*

Dans ce dernier cas, l'aviateur est aidé par l'action subite de l'air sur le gouvernail de direction, qui tend à faire tourner l'appareil sur lui-même de manière à présenter sa proue.

Examinons le cas où, *sans atteindre cette position extrême, la voilure s'incline fortement.* En général, l'inclinaison du coup de vent étant inférieure à 1/2, la vitesse relative diminue ; il en est de même de la pression de l'air sur la voilure et l'appareil descend.

On sait que le centre de gravité de la nacelle se place de manière que la résultante des diverses forces auxquelles elle est soumise passe par l'axe de suspension, et que par suite la nacelle s'éloigne peu en générale de l'horizontale.

Cela n'est vrai que quand l'appareil est parvenu à une position d'équilibre. Mais, comme on l'a vu plus haut, sous l'influence d'une rafale, l'équilibre est rompu. La voilure exerce alors un effort oblique sur la partie supérieure de l'élément suspendu, qui tend à tourner autour du centre de gravité de l'ensemble, de façon *que la nacelle prenne la même inclinaison que la voilure.*

Tels sont les mouvements qu'il s'agit de prévenir en partie ou de corriger par des dispositions spéciales.

Il serait difficile de prendre comme régulateur un pendule, même en le suspendant au centre de gravité de l'aéroplane, parce que les variations de vitesse de l'appareil lui imprimeraient des oscillations nuisibles.

La figure (1) représente la voilure placée à une certaine hauteur au-dessus

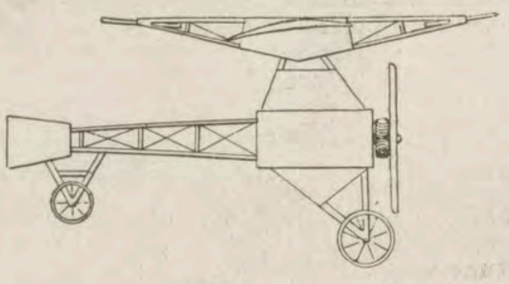


FIG. 1.

de la nacelle ; mais pour rendre celle-ci maniable, il est bien entendu qu'il faut diminuer le plus possible la distance du centre de gravité de l'ensemble à l'axe de suspension.

Dans l'appareil présenté par la figure (2), on donne à la nacelle un stabilisateur plan, dont la surface est 1/15 de celle de la voilure et dont la distance au centre de gravité de l'ensemble est de 5 mètres ; la distance de ce centre de gravité à l'axe de suspension est réduite à 0 m. 10, On réserve un vide circulaire sous le bâti de la nacelle pour livrer passage à l'armature de la voilure, qui est mobile.

Prenons le cas où l'angle d'incidence est égal à 7°. On trouve que, si l'avant de la voilure se relève, son angle avec la nacelle peut augmenter au delà de 45°, quand le pilote actionne convenablement le stabilisateur de la nacelle.

Par conséquent, la nacelle peut rester sensiblement horizontale lorsque l'avant

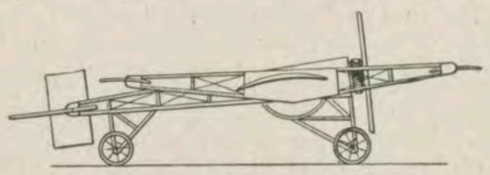


FIG. 2.

de la voilure se relève de 45°. Le maximum est un peu diminué lorsque l'avant de la voilure s'abaisse.

On a négligé, dans ce calcul, la force de propulsion et la résistance nuisible. Il faut pour cela qu'elles soient très voisines du centre de gravité. Suivant le cas, elles auront pour effet d'augmenter ou de diminuer l'inclinaison de la nacelle.

Il reste à parler d'un dispositif ayant pour but de rétablir l'équilibre quand l'appareil tend à se cabrer ou à piquer de l'avant. Dans le premier cas, il convient de réduire l'angle d'incidence, et, dans le second cas, de l'augmenter. On peut obtenir automatiquement ce résultat, à condition que le pilote maintienne la nacelle dans une position voisine de l'horizontale. Pour cela, on peut fixer sur le bâti de la nacelle un guide agissant sur une tige de manœuvre reliée à la queue de la voilure. Si cette dernière s'incline brusquement, la nacelle reste, au premier abord, immobile, et le guide donne à la queue la position convenable pour modifier l'angle d'incidence. Cet angle sera, il est vrai, modifié de nouveau par le mouvement de la nacelle, mais il cessera de varier quand ce mouvement sera enrayé par le pilote.

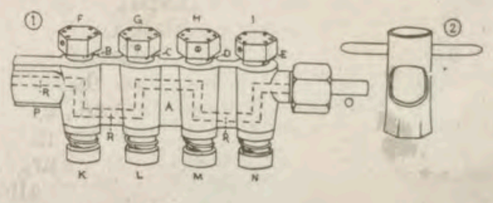
Ce dernier n'aurait ainsi à s'occuper au premier abord que de la nacelle. Il aurait ensuite à rectifier la position de la voilure.

Bien entendu, les variations de l'angle d'incidence, obtenues par ce procédé, influeront sur l'inclinaison de la nacelle. Le maximum de l'angle qu'elle pourra faire avec la voilure sera, suivant les cas, augmenté ou diminué.

Un pare-vol pour automobile.

Comme son nom l'indique, ce petit appareil est destiné à empêcher les indiscrets de mettre en marche les autos en l'absence de leur légitime conducteur. Il se compose d'une série de quatre robinets interposés sur la canalisation d'essence, aussi près que possible du carburateur.

Les robinets sont montés en série, c'est-à-dire que, pour la position « marche », l'essence passe à travers les quatre à la fois. Sur la figure, les canaux dont est percée chaque clé sont représentés en pointillé ; il est facile de voir qu'une seule position de chacune des clés permet le passage de l'essence. Il suffit donc d'en tourner une seule pour arrêter complètement l'alimentation du carburateur



1. Vue d'ensemble de l'appareil. — 1. La clé de manœuvre des robinets. — A, corps de l'appareil. — B, C, D, E, robinets. — F, G, H, I, tête à 6 pans des robinets. — J, vis de calage de la tête sur le robinet. K, L, M, N, rondelles d'arrêt des robinets, retenues par des goupilles noyées. — O, tuyauterie en attente pour la canalisation d'essence. — P, partie à souder au carburateur. — R, chemin que suit l'essence pour passer dans l'appareil.

Chacun des robinets est muni d'une tête à six pans, dont les sommets portent un chiffre gravé : une minuscule clé en permet la manœuvre facile. Les positions relatives des robinets donnent lieu à 1.296 combinaisons dont une seule est la bonne, c'est dire qu'il faudrait du temps et de la patience pour prendre en défaut le pare-vol !

Les têtes à six pans sont fixées à leur clé par une vis de blocage. Chacun est donc libre de changer à son gré la combinaison de chiffres qui correspond au passage de l'essence.

Ajoutons que le démontage des clés de robinets est impossible ailleurs qu'à l'atelier : la figure montre que ce sont des clés à ressort ; or, les rondelles d'arrêt sont maintenues par des goupilles noyées, absolument invisibles.

Ce pare-vol est donc un appareil bien étudié dans tous ses détails.

(OMNIA)

BIBLIOGRAPHIE

Le Pneumatique, par H. PETIT.

Dans cette étude très documentée, notre collaborateur fait un exposé complet de la fabrication du pneumatique, des conditions de son emploi, de son entretien.

Plusieurs chapitres sont consacrés à l'étude des efforts que subit le pneumatique, tant à l'arrêt qu'en marche.

TOUS LES LECTEURS DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie DOIVENT CONSIDÉRER

EXCELSIOR

COMME

LEUR JOURNAL QUOTIDIEN

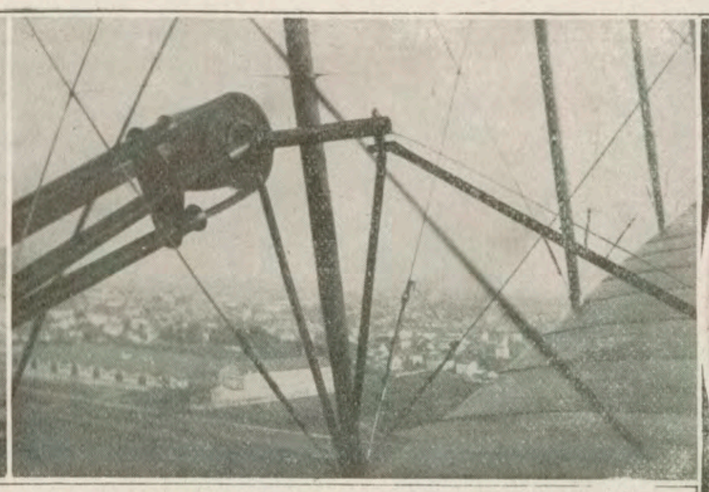
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

EXCELSIOR, 88, Champs-Élysées, Paris

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Le lieutenant de réserve Baligant, qui a inventé un gauchissement automatique très effectif pour les avions

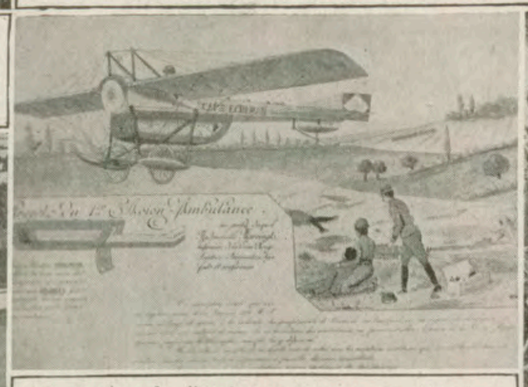
L'inauguration de l'école d'aviation militaire de Buenos-Aires. De dr. à g. : M. Newbury, président de l'Aé.C.A.; le général Velez, ministre de la Guerre, le contre-amiral Valiente, ministre de la marine, l'ingénieur Mascias.



Vue générale de Chartres ; cette photographie a été prise du haut de l'appareil de Frantz, par un sportsman que le jeune aviateur avait emmené comme passager.

Le lieutenant de La Fargue, chef du centre d'aviation de Biskra, vient de rejoindre son poste.

La partie de pelote basque, au cours de laquelle Chiquito de Cambo (que l'on voit lançant la balle) fut blessé au flanc.



Le projet de l'avion-ambulance : Capitaine Echeman, au profit duquel Mlle Marvingt, la sympathique aviatrice, a déjà fait 12 conférences.

Le monument funéraire du capitaine Echeman, le regretté officier tombé le 14 mai dernier à Étampes.

Les aviateurs Marc Pourpe et Géo Verminck partent de l'aerodrome Blériot pour effectuer, le raid Étampes-Orléans-Étampes, avant leur départ pour l'Australie.

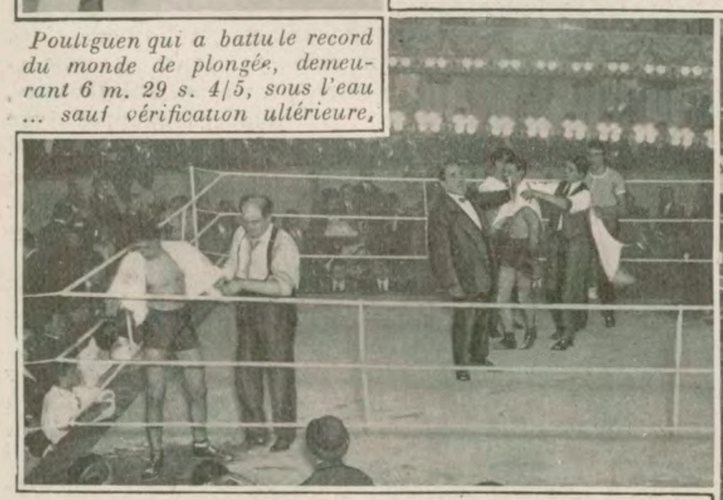
L'aviateur Acevedo, qui a fait de si jolis vols au Chili, est porté en triomphe par la foule, à Iquique.

Pouliguen qui a battu le record du monde de plongée, demeurant 6 m. 29 s. 4/5, sous l'eau ... sauf vérification ultérieure,

Le match de football-rugby Stade Bordelais-Stadoceste Tarbais, disputé le 27 octobre à Tarbes, est revenu au Stadoceste Tarbais qui réussit à triompher de ses adversaires par 9 points à 8.

L'équipe d'association du Stade Étoile bleue de Marseille. Assis : Escoffier, Martin, Roussel, P. Barnier, Baudran. 2e rang : L. Barnier, A. Ferrat, F. Ferrat. Debout : Michel, Serre, Roca (cap.).

M. James Martin qui se propose de traverser l'Atlantique en aéroplane, en faisant escale à Terre-Neuve.



Le match Criqui-Francis Charles, qui s'est disputé le 30 octobre au Cirque de Paris, a été gagné par Criqui, son adversaire ayant abandonné au 18e round.

Vue d'ensemble du stand de la navigation aérienne au Salon de l'Aviation, où est exposée l'aile Cyrnos, ce propulseur aérien qui a donné de si bons résultats.

Le match de football association Paris-Bruxelles, disputé le 1er novembre à Saint-Ouen, est revenu aux Belges par 2 buts à rien.

Le colonel Hirschauer prononçant un discours au cours du grand banquet de l'Association générale Aéronautique, qui s'est tenu dimanche dernier à Issy-les-Moulineaux.

Le départ des aviateurs français pour les Balkans : de gauche à droite : de Réals, Emile Védrines, Bourdin et Godefroy.

HIPPISME

Un bon étalon

Le succès de Sans Souci II et ceux de la famille n° 20.

La récente victoire de Sans le Sou dans le Prix Eclipse nous amène à aborder aujourd'hui deux sujets intéressants : la réussite splendide de la production de Sans Souci II, son père, et la suite ininterrompue des succès remportés cette année par la famille 20, à laquelle il se rattache.

La plupart de mes lecteurs ont encore présente à la mémoire la carrière de courses de Sans Souci II ; elle ne remonte qu'à 1906 et 1907. Ses performances de deux ans ne permettaient pas de prévoir ses triomphes futurs, bien qu'elles indiquassent une aptitude certaine sur la distance. Pour ses débuts, il se plaça second derrière Pernod dans le Prix de Villers à Deauville; puis, successivement non placé dans le Prix des Roches Noires, aussi à Deauville, et troisième dans le Prix de l'Avenir à Bade, il remporta à Maisons-Laffitte le Prix Le Destrier sur 2.000 mètres et termina l'année par un insuccès complet dans le Prix de Condé à Longchamp.

A trois ans, il effectua sa rentrée dans le Prix Delâtre, où il prit la troisième place derrière Pernod, le crack du moment, et Dihor. Il fut second, dans le Prix Hocquart, entre Pitti et Orion et courut ensuite, en véritable imposteur, dans le Prix des Cars où il échoua contre Pamphile et Ababoum, qui n'étaient même pas dignes de se mesurer avec lui. Il se réhabilita d'ailleurs de cette course fausse en remportant le Prix Daru devant Second Sight et La Serqueuse ; puis il battit, dans le Prix Lupin, Pitti et Saint-Astra, qui devait s'adjuger le Prix de Diane huit jours après ; enfin, dans le Grand Prix, il triompha de Mordant, le vainqueur de notre Derby, et de Ping Pong.

Il avait disputé ainsi cinq courses à deux ans et six courses à trois ans ; ses quatre victoires rapportaient à son propriétaire un total de 484.176 fr. de prix

Envoyé au haras, Sans Souci II avait contre lui la tradition qui refuse aux vainqueurs du Grand Prix la chance de devenir de remarquables étalons. Il semble bien cependant qu'il soit en chemin de prendre rang parmi les exceptions, qui confirment la règle, à côté de Vermouth et de Perth, les héros respectifs des années 1864 et 1899.

En effet, pour sa première année de monte, qui a été celle de 1908, il n'a couvert qu'un nombre infime de poulinières : il a pourtant donné Floraison, qui l'a crédité de 267.915 francs au cours d'une superbe carrière. Les produits de sa seconde année ont été encore très peu nombreux : ils comprennent Patte d'Oie, qui s'est honorablement comportée, Sunflower, dont les deux sorties ont été des victoires, et Sans le Sou, qui s'est affirmé comme un des meilleurs deux ans.

C'est ainsi que dès la saison au cours de laquelle sa production fait ses débuts sur les hippodromes, Sans Souci II va se classer probablement parmi les dix premiers sur la liste des gains des étalons.

Il possède, d'ailleurs, d'après son pedigree, toutes les chances d'un succès durable. Si nous parcourons sa ligne mâle, en remontant, nous trouvons : Le Roi Soleil, vainqueur du Prix Hocquart, du Grand Prix, du Royal Oak et du Cadran ; — Heaume, vainqueur de la Poule d'Essai et du Prix du Jockey Club ; — Hermit, vainqueur du Derby ; — Newminster, vainqueur du Saint-Léger ; — Touchstone, vainqueur du Saint-Léger et, par deux fois, du Doncaster Cup. D'autre part, sa mère, Sanctimony, importée d'Angleterre, est une petite-fille de Saint-Simon et remonte, du côté maternel, directement à Pocahontas, la mère des trois fameux étalons Stockwell, Rataplan et King Tom. Sans Souci II descend ainsi de l'une des meilleures souches de la famille 3, famille réputée pour les étalons qu'elle a produits.

Nous passerons en revue, plus tard, les croisements qui, jusqu'ici, ont donné avec lui les meilleurs résultats.

La famille 20, comme nous le disions au début de cette chronique, a marqué cette année 1912 par une suite ininterrompue de victoires importantes remportées par ses représentants.

C'est d'abord, le 3 mai, le succès de Tagalie, dans les Mille Guinées, suivi, le 5 juin, par son triomphe dans le Derby, qu'elle s'adjuge avec facilité, par quatre longueurs.

Le surlendemain, 7 juin, elle est battue dans les Oaks, mais la gagnante, Mirska, à M. Jean Prat, est sa proche parente du côté maternel, puisque sa troisième mère, Jenny Diver, est la quatrième mère de Tagalie.

Le 9 juin, le Derby Autrichien est l'apanage de Kokoro, un autre membre de cette famille 20.

Auparavant, Zénith II, de cette même famille, avait remporté le Prix Hocquart et le Biennal ; il continue ensuite, au cours d'une carrière peu favorisée, à donner des preuves sérieuses de sa qualité.

Enfin, parmi les deux ans, Sans le Sou se classe au rang des meilleurs, par sa place de second dans le Prix de Sablonville, par sa place de quatrième dans le Criterium de Maisons qui en fait, à peu de chose près, l'égal de Coupesarte, de Dagor et d'Oukoïda, par sa place de quatrième dans le Grand Criterium que, de l'avis de son jockey, F. Wootton, il n'aurait jamais dû perdre, et par son récent succès sur les 1.600 mètres du Prix Eclipse.

Ce qu'il y a de curieux à noter, c'est la performance comme poulinières des trois propres sœurs, filles de Le Sancy et The Other Eye, cette dernière étant née en Angleterre, en 1894, et ayant été importée en France, en 1898. La première en date, Tagale, a donné Tagalie avec Cyllène : la seconde, Zingara, a donné Sans le Sou avec Sans Souci II : quant à la troisième, Cypriote, elle a produit, en 1909, La Choisille avec Phœnix et, en 1910, Le Cardeur avec Rabelais.

Ces quatre croisements différents, obtenus avec la même origine maternelle, sont intéressants à comparer.

Celui de Tagalie présente l'outbreeding de Bend Or et Hermit d'une part, avec Le Sancy d'autre part ; son inbreeding dominant est effectué à un degré rapproché sur Isonomy, les autres, plus éloignés, sont sur Thormanby, Newminster et Stockwell.

Ceux de Sans le Sou, de Le Cardeur et de La Choisille possèdent ce caractère commun de présenter l'outbreeding de Saint-Simon avec le Sancy. Le pedigree de Sans le Sou est celui qui, dans son ensemble, se rapproche le plus de celui de Tagalie ; comme lui, il contient l'outbreeding d'Hermit et Bend Or avec Le Sancy et les inbreedings sur Thormanby et sur Newminster. D'un autre côté, le pedigree de Le Cardeur ressemble peut-être d'une façon plus étroite à celui de Tagalie ; car il comporte le même inbreeding dominant sur Isonomy, à un degré de différence, inbreeding soutenu par celui sur Stockwell. Le croisement qui a produit La Choisille, est celui qui semble s'écarter le plus des trois autres : il possède un élément nouveau par le courant de Hampton.

J'avoue que je préfère ne pas tirer, pour le moment, la conclusion de ces divers rapprochements ; je suis en train d'accumuler les documents qui me permettront bientôt de l'appuyer sur des bases sérieuses.

RENÉ RIONDET.

L'Hippisme en Australie

L'Australie est le pays d'élevage par excellence.

L'AUSTRALIE, comme on le sait, est un pays éminemment propice à l'élevage. En dehors de ses 10 millions de têtes de bétail, de 87 millions de moutons, elle possède actuellement un peu plus de 2 millions de chevaux.

De tout temps, les Australiens se sont attachés à l'étude de l'amélioration de la race chevaline. A l'aide de croisements heureux avec ce qu'avaient produit les meilleures races européennes, ils ont fini par obtenir un type de cheval parfait, d'une vigueur et d'une résistance à toute épreuve. Les pays orientaux, la Chine, les Indes, le Japon sont devenus les meilleurs clients de l'Australie dont l'exportation chevaline augmente d'importance, d'année en année. L'élevage du pur sang a subi la même progression. Dans les différents Etats de l'Australie se sont établis des haras copiés sur le modèle des haras anglais et les éleveurs n'ont pas hésité à dépenser des sommes énormes, pour les alimenter des meilleurs étalons et poulinières anglaises. Leurs efforts ont été couronnés de succès puisqu'il est reconnu aujourd'hui que les produits australiens peuvent être comparés à ceux de l'Angleterre et de la France.

Du reste les sociétés de courses sont tellement libérales que les éleveurs trouvent un sérieux bénéfice à l'élevage du pur sang.

Il n'est pas de ville d'importance, en Australie, qui n'ait plusieurs champs de courses. Sydney et Melbourne, à elles seules, en possèdent plus de douze. Les courses sont généralement données deux fois par semaine, le mercredi et le samedi. A Sydney, comme à Melbourne, lors des grands meetings, elles se disputent presque chaque jour, et amènent, de tous les environs, des foules de spectateurs.

Les allocations des grandes épreuves sont souvent considérables. Le « Melbourne Cup » s'élève à 200.000 francs et a même atteint, certaines années 13.000 livres sterling, soit 325.000 francs. Les Coupes de Sydney, Brisbane, Perth, Adélaïde, Caulfield, ainsi que les grandes épreuves, telles que le Métropolitain, l'Epsom, le Saint-Léger, les Derby, vont de 75.000 à 175,000 francs. Quant aux épreuves ordinaires, elles sont dotées de prix comparables à ceux donnés par les hippodromes parisiens.

A titre de simple indication, je pourrais citer qu'en moins d'un mois pour leurs réunions de printemps, les sociétés de Melbourne et de Sydney ont distribué, 1 million 200 mille francs de prix.

Ces deux villes possèdent des hippodromes que tous les sportsmen s'accordent à reconnaître comme rivalisant avec les mieux installés du continent. Le président du Jockey-Club australien, à son retour d'une tournée en Europe et en Amérique, déclarait qu'il n'avait rien vu de mieux que le Flemington de Melbourne. Ce merveilleux hippodrome, ainsi, du reste, que celui de Randwick, à Sydney, posséde des installations telles, qu'elles peuvent contenir au pesage seulement, plus de trente mille spectateurs. De leurs vastes tribunes, la vue embrasse tout le champ de courses dont les pistes gazonnées sont bordées de fleurs.

PRINCE FOOTE.
Le grand crack australien.

Le pari mutuel n'existe pas dans tous les Etats de l'Australie. Ceux de Victoria (Melbourne) et de la Nouvelle-Galles du Sud (Sydney) ne l'autorisent pas, tandis qu'en Nouvelle-Zélande et à Adelaïde, il fonctionne régulièrement. Par contre, les bookmakers sont nombreux et puissants. Il n'est pas rare de trouver des cotes de 25, 30 et 40/1, pour des gagnants de grosses épreuves tant à Sydney qu'à Melbourne, sur tout lorsque les champs sont très fournis. Mais, en moyenne, c'est à la cote de 7 à 8/1 que partent les gagnants.

Les courses se courent de midi à 5 heures. Elles comprennent généralement six épreuves. Les entr'actes permettent aux Australiens de risquer leurs chances auprès des bookmakers (car ils sont très joueurs) et aussi d'examiner à loisir les chevaux engagés (car ils sont connaisseurs). Les départs se donnent à l'aide de la « starting gate ». Les départs australiens sont célèbres par leur régularité. Le starter est aidé dans sa tâche par deux commissaires qui, montés à cheval et munis de fouets, font ranger les chevaux récalcitrants et, se tenant derrière le groupe, prêt à partir, fouettent et excitent les hésitants.

On peut se faire une idée de ce que sont ces départs merveilleux, lorsque l'on considère que les champs de 15 à 20 chevaux sont communs et qu'ils comprennent fréquemment 25, 30 et 35 chevaux ! En 1909, le jour du Derby de Sydney, j'ai vu 119 chevaux se disputer six courses (27, 24, 6, 21, 17 et 24). Le Caulfield Cup, qui, à trois reprises avait réuni 34, 33 et 41 concurrents, en comptait 28, le 16 octobre 1909, à Melbourne, A l'arrivée, 8 chevaux se trouvaient groupés ; le juge plaça Blue-Book (20/1) et Aborigène (33/1) dead-heat. le troisième à un nez, Peudil, (12/1), Thelo-Vouni, quatrième à une tête, et ne put placer les trois suivants. Les 2.400 mètres en 2 m. 35 s., malgré un vent violent.

Les courses d'obstacles sont, par contre, moins prisées qu'en Europe. Ce sont surtout des steeple-chases très longs et d'un genre un peu particulier. A Sydney, par exemple, les concurrents ont à gravir une piste qui grimpe sur une colline, contiguë au champ de courses ; ils ont à franchir un obstacle au sommet de cette colline et à la redescendre à toute allure. Les steeple-chasers australiens sont de médiocre valeur.

Par contre, leurs trotteurs sont excellents. « Valmont », qui détient le record du monde pour le mille. Valour, Pianteck Ce, etc., ont une grande valeur.

A. F.

Poignée de nouvelles.

Les joueurs qui ont suivi les chevaux de M. W. Flatman, cette semaine, n'ont pas dû s'en plaindre !

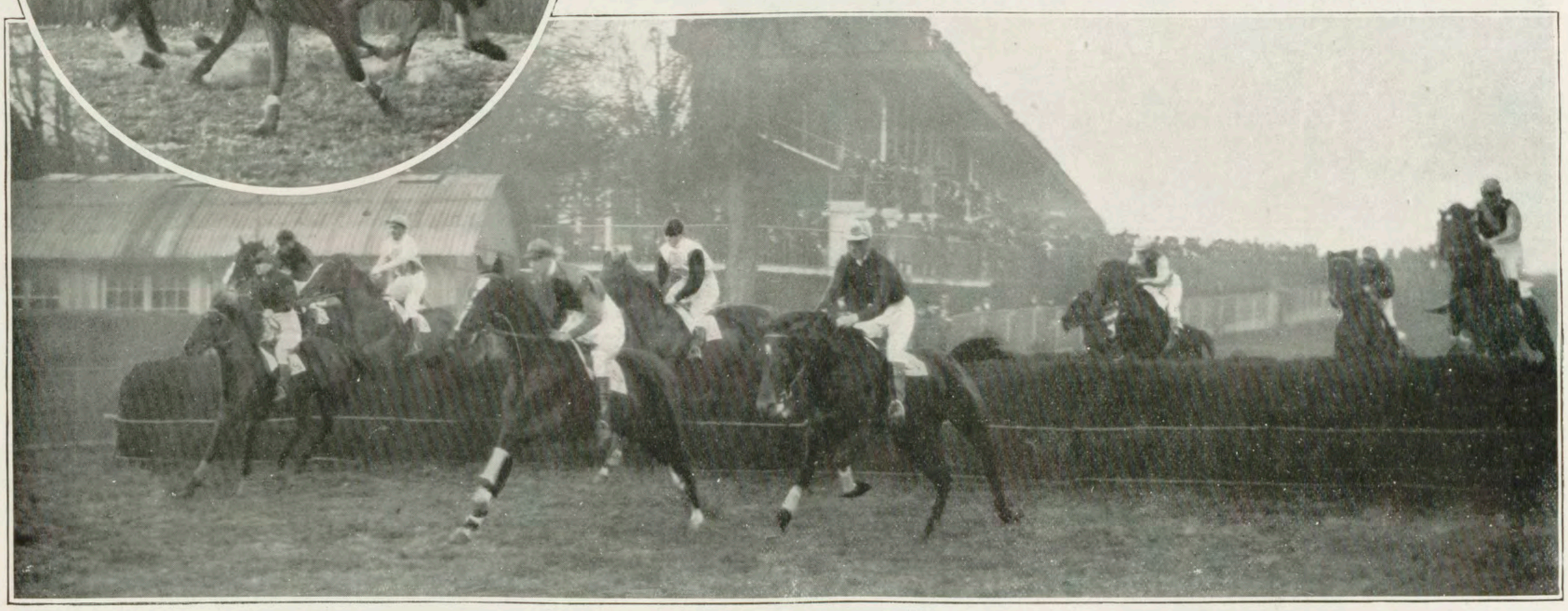
— Rock Sand, l'étalon acheté 750 000 francs par M. A. Belmont, pour un groupe d'éleveurs français, sera embarqué cette semaine à New-York pour la France.

— Hawkins, le jockey de l'écurie Hennessy, qui avait fait une si grave chute l'an dernier, a été encore victime d'un accident le jour de la Toussaint ; mais il s'en tirera sans trop de mal.

Dans notre prochain numéro nous commencerons une série d'articles techniques sur Le coup d'aviron *que Lein, le fameux champion de Rowing, a bien voulu écrire pour les lecteurs de la* Vie au Grand Air.

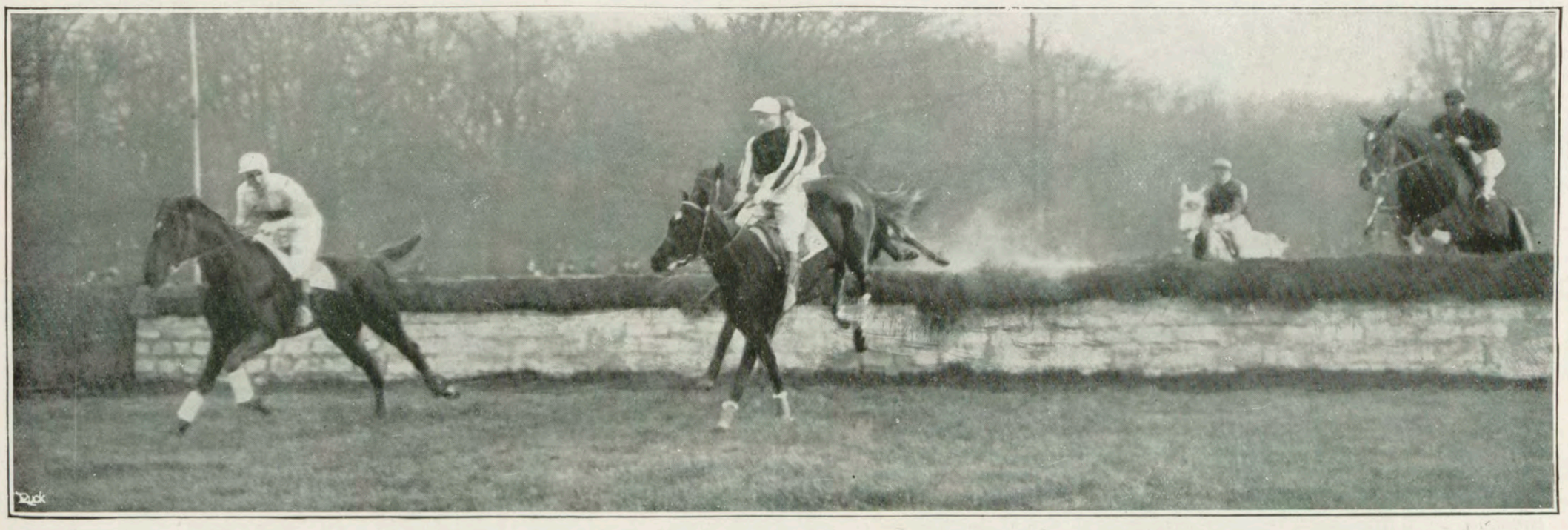
LES COURSES A AUTEUIL

LE PRIX VIRELAN (Steeple, 3.500 mètres. 10.000 francs). — 31 octobre. Le saut du huit. Menuet III, Grand Duc III et La Bresche sont partis en tête. Au huit, Menuet III et Veuve Joyeuse menaient devant Ekwanok et Le Potache, Dans la ligne droite, celui-ci rejoignait Menuet III et Ekwanok et gagnait d'une longueur et demie devant Ekwanok second.



LE PRIX FINOT (Haies, 2.800 mètres. 20.000 francs). — 1er novembre. La haie du pavillon.

C'est un cheval sur lequel on ne pouvait pas compter, Rosely, qui a gagné cette épreuve, devant Ultimatum et La Topaze — En médaillon : le saut de l'avant-dernière haie dans le Prix Aston-Blount, gagné le 3 novembre par Orville II, devant Ismen et Bercy.

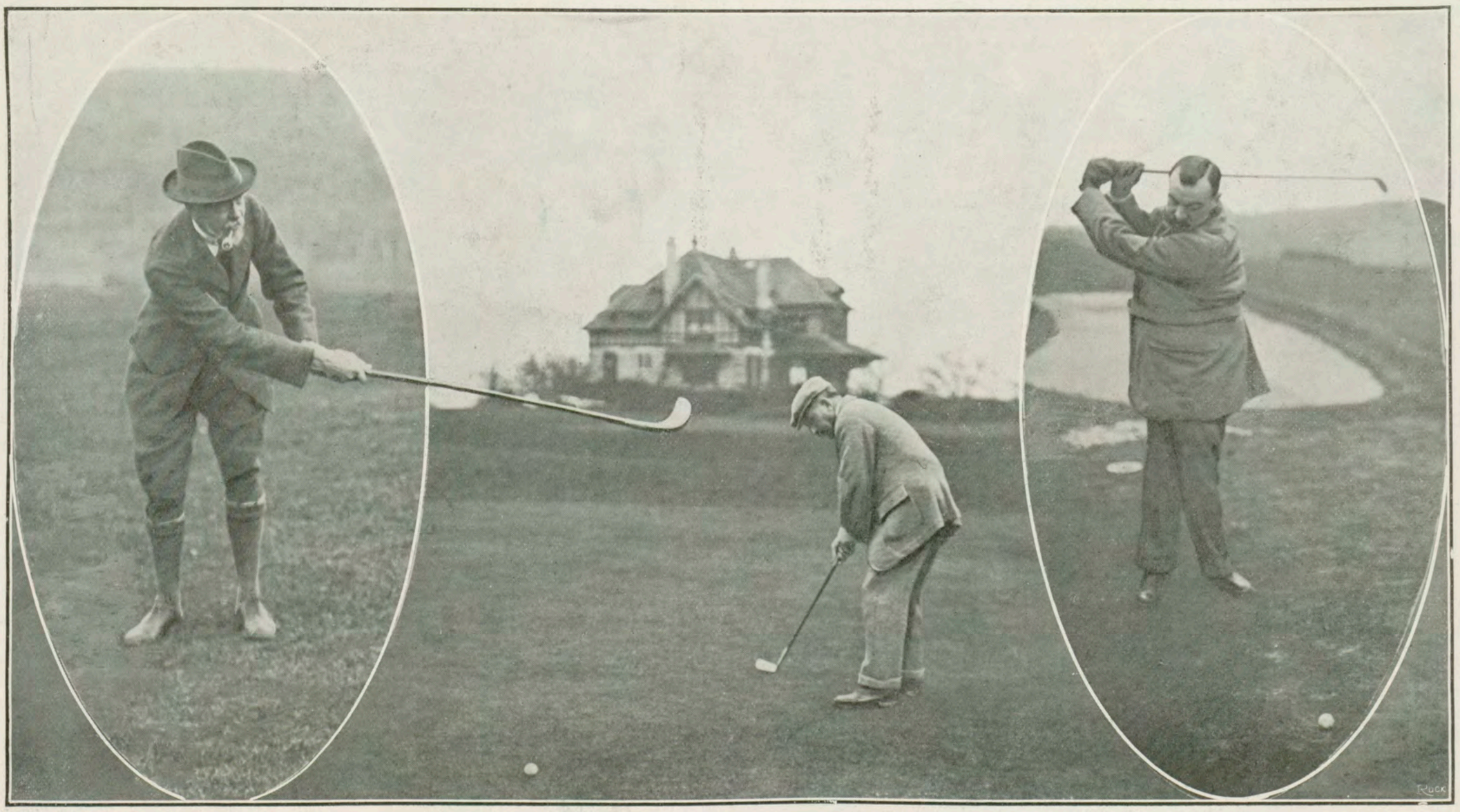


Ampelopsis Vingt Hanaps Bichat

LE PRIX FIRINO (Steeple, 5.000 mètres. 15.000 francs). — 3 novembre. Le saut du mur en pierre.

Ampelopsis a mené devant Bichat et Vingt Hanaps. Après le huit, Ratafia II venait en seconde position. Vingt Hanaps abandonnait dans le tournant de Passy. Au bull finch, Ampelopsis tombait, Magicienne venait alors attaquer Ratafia II et le régler par deux longueurs.

LE GOLF A LA BOULIE



PENDANT LES ÉPREUVES DES MÉDAILLES MENSUELLES

Samedi dernier, se disputait au Golf de Paris, les épreuves des médailles mensuelles. Vingt-quatre joueurs y prirent part. A gauche, M. W. Hardy, qui a gagné la médaille d'argent. A droite, le chevalier René de Knyff, président de la commission sportive de l'Automobile-Club, qui prit part à l'épreuve.

LA RÉUNION DU GONDRAND

L'ARRIVÉE DU 100 MÈTRES HANDICAP

Dimanche dernier, à la Croix-Catelan, s'est déroulée la réunion annuelle du "Gondrand"; la victoire revint à l'équipe du Racing (Renard, Carrez, Lievin), qui couvrit 20 kil. 068 dans l'heure. Le 100 mètres handicap, qui se disputait ensuite, revint à Jourde (6), devant Tissier (4), Tenon (3) et Allard (7 m. 50). En médaillon, un relais pendant le "Gondrand".